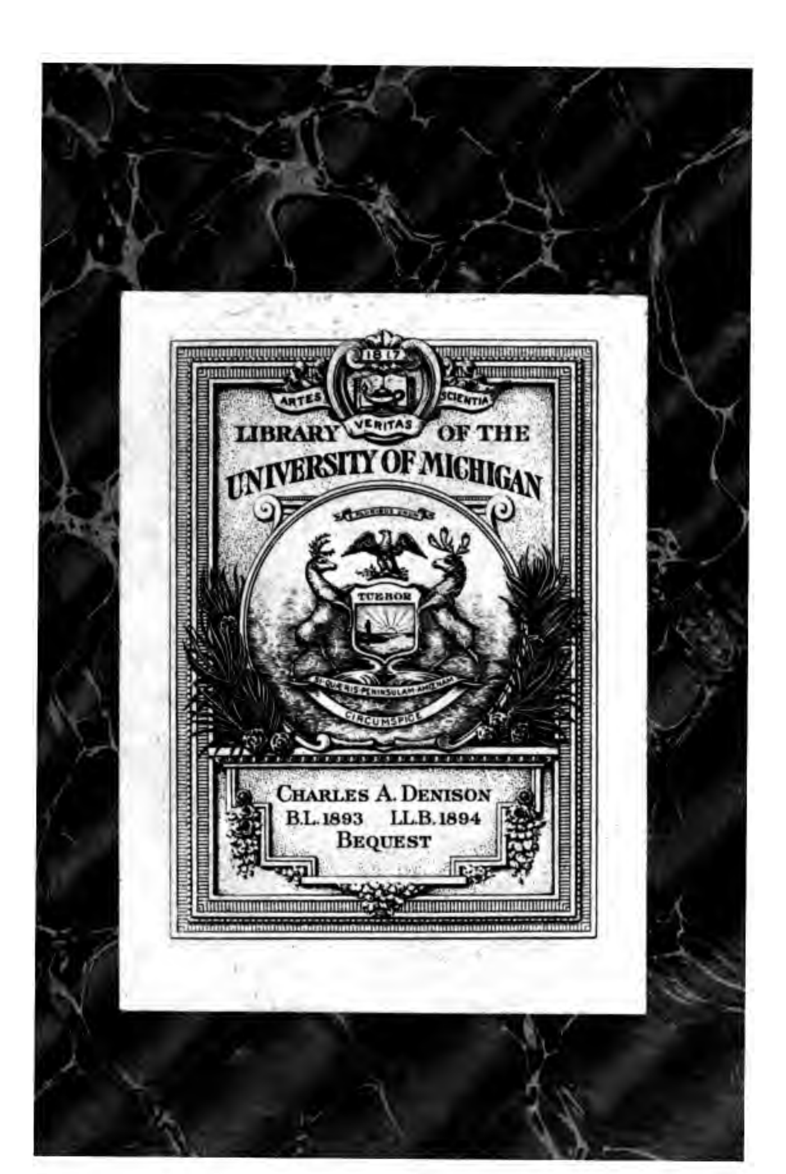


A 835,825









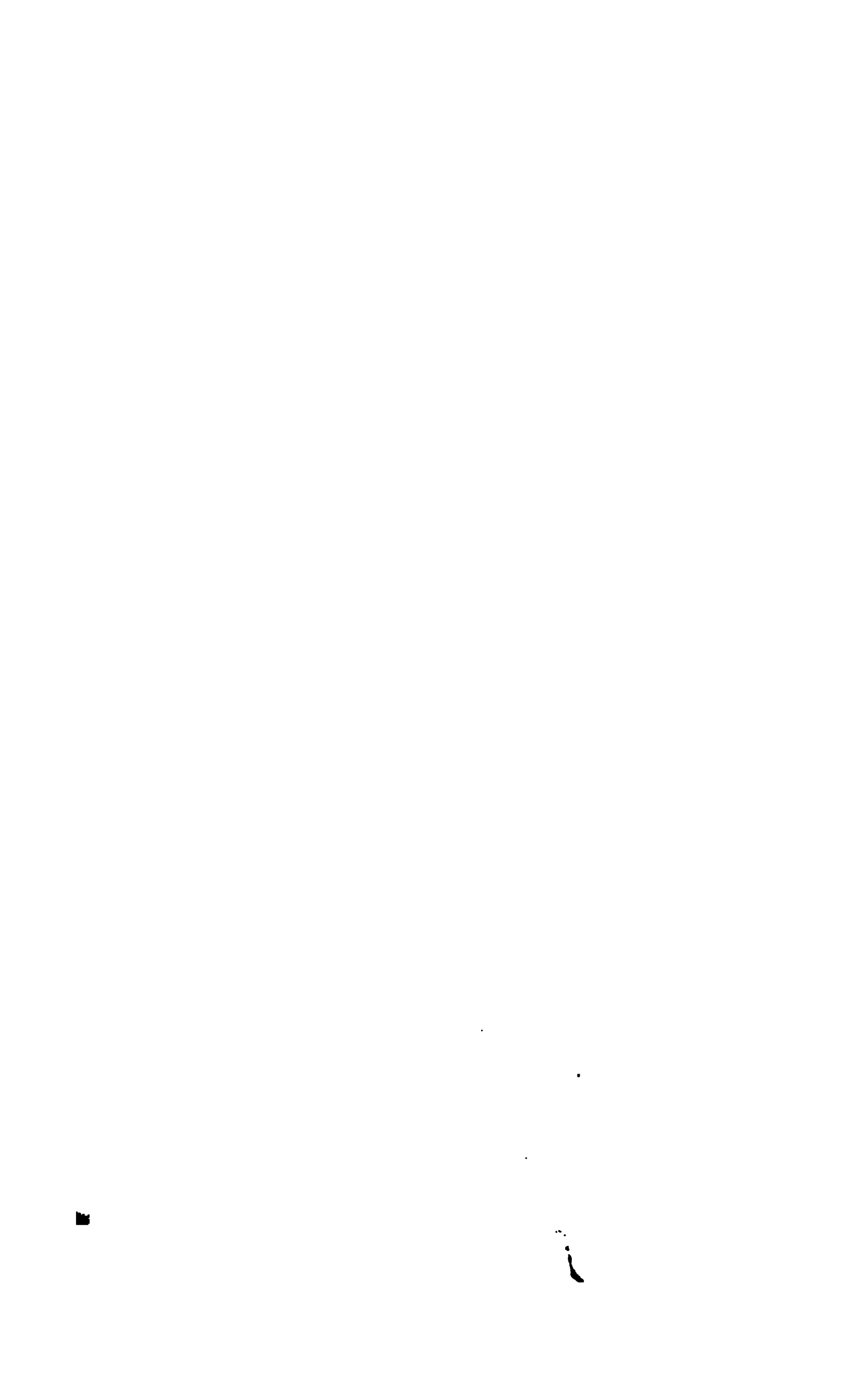


QUATORZE MOIS

DANS

L'AMÉRIQUE DU NORD

II



QUATORZE MOIS

DANS

L'AMÉRIQUE DU NORD

II

QUATORZE MOIS

DANS

L'AMÉRIQUE

DU NORD

(1875-1876)

PAR

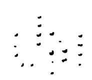
LE Cte LOUIS DE TURENNE

AVEC

Carte d'une partie du Nord-Ouest

« *Ut prosim.* »

TOME SECOND

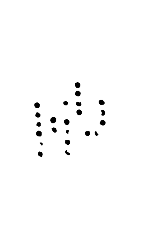


PARIS

A. QUANTIN, IMPRIMEUR-ÉDITEUR

7, RUE SAINT-BENOIT

1879



TROISIÈME PARTIE

DEUXIÈME SÉJOUR AUX ÉTATS-UNIS



I

DE TORONTO A SAINT-LOUIS ET A LA NOUVELLE-ORLÉANS

7-13 AVRIL

Départ de Toronto. — Buffalo. — Cleveland. — Indianopolis. — Court séjour à Saint-Louis. — Avantages des wagons américains. — Passage de l'Ohio. — Le cours du Mississippi. — Le Kentucky. — Le Tennessee. — Le Mississippi.— Entrée en Louisiane.— Arrivée à la Nouvelle-Orléans. — Victime d'une bande de grecs. — Où les institutions républicaines ne sont pas en cause, mais de la perversion de ces institutions. — Aspect général de Nouvelle-Orléans.

7 avril. — A sept heures du matin je quitte *Toronto.* Il pleut, le temps est gris et désagréable au possible. Le pays, très plat, est couvert d'eau résultant de la fonte des neiges.

Bien que la voie ferrée suive à peu de distance les bords du lac qui est encore couvert de glace, rien de pittoresque à signaler jusqu'à *Hamilton* sur la baie de *Burlington*. Là, la chaîne des *Laurentides* se rapproche du rivage et le pays devient assez accidenté. La ville de *Hamilton*, quand on vient de l'est, a un faux air de Monaco vu en venant de Menton.

Bientôt nous traversons le pont suspendu et j'ai le

temps de donner un coup d'œil au *Niagara*, dont les eaux limoneuses et considérablement grossies par suite de la fonte des neiges, entraînent dans leur course furibonde d'énormes glaçons.

Me voici rentré dans les *Etats-Unis*. La ligne ferrée que j'ai prise remonte vers l'ouest presque parallèlement au fleuve. A hauteur des rapides toute la contrée est submergée et l'on distingue à peine le lit véritable du *Saint-Laurent;* les îles qui parsèment son cours sont sous l'eau.

La pluie qui vient fouetter les vitres du car, le temps sombre, l'étendue du pays inondé avec les arbres à demi noyés, forment un ensemble d'un effet saisissant, mais d'une tristesse mortelle.

Nous arrivons à *Buffalo East*. Buffalo est la troisième ville de l'État de *New-York* par sa population (135,000 habitants). Elle est tête de ligne de huit chemins de fer; son port est le plus vaste et le plus sûr du lac *Erie*. C'est à Buffalo aussi que vient aboutir le *canal* de l'*Erie*. Après un arrêt de quelques minutes, sans entrer dans la ville mais tournant autour, le train reprend sa marche vers l'ouest. Le lac, dont tout à l'heure on apercevait la rive nord, s'élargit bientôt; à une petite distance de la rive sud court une chaine de hauteurs; c'est entre ces hauteurs et les bords du lac que le chemin de fer a été établi; les bords du lac sont bas et plats, mais paraissent bien cultivés et sont parsemés de bois de belle venue.

Après avoir passé par *Dunkirk*, qui possède un port sur le lac, nous arrivons à *Erie*, dans la *Pennsylvanie*, ville de 23,000 âmes, un des ports militaires de l'Union

et le centre d'un commerce assez considérable. Le temps est devenu superbe, il n'y a pas un nuage au ciel et pas trace de neige sur le sol.

Le chemin de fer, ici, s'écarte un peu du lac, que bientôt on ne voit plus au loin à l'horizon que comme une ligne lumineuse.

Nous entrons dans l'*Ohio*, j'aperçois un laboureur conduisant sa charrue! C'est le premier travailleur que j'ai vu dans un champ depuis deux mois et demi. Au coucher du soleil, nous entrons à *Cleveland* (140,000 habitants). Nous sommes revenus sur les bords du lac; profitant d'un arrêt d'une heure, je descends sur le rivage. La température est d'une douceur extrême et devant cette immense étendue d'eau bleue et calme comme la Méditerranée, illuminée à l'horizon par les derniers rayons pourprés du soleil couchant, il ne tient qu'à moi de me croire transporté à Nice sur la promenade des Anglais.

Quand le train se remet en marche, la nuit est venue et je m'installe dans ma section dans le *sleeping car* où j'ai pris place. Ce *sleeping car* diffère par sa disposition de ceux que j'ai vus jusqu'ici. Les lits sont d'un tiers plus longs et plus larges, mais de jour on doit y être fort mal, les banquettes étant disposées dans la longueur comme dans un omnibus. Je n'aurai pas à en faire l'épreuve; je suis prévenu qu'en arrivant à *Indianapolis*, à 6 heures du matin, je devrai changer de voiture.

8 avril. — Dans la nuit nous sommes sortis de l'*Ohio* pour entrer dans l'*Indiana* et à la pointe du jour nous arrivons dans la capitale de cet État. *Indianapolis*,

ville de 70,000 habitants, très commerçante et industrielle, où douze chemins de fer aboutissent. Elle est située sur une des branches du *White River*, au milieu d'une plaine d'une vaste étendue et très fertile.

Au bout d'une heure à peine, remontant dans un autre train, je reprends ma route. Les champs qui bordent le chemin de fer sont considérables et la culture paraît très avancée.

Aux champs succèdent par intervalles des prés ou paissent des bestiaux et des chevaux en grand nombre; de grands arbres disposés dans la plaine en rompent la monotonie; parfois, de loin en loin, on aperçoit des bouquets de bois assez étendus.

Nous passons à *Terre-Haute*, ville de 22,000 âmes, coquettement placée sur les bords du *Wabash*, au milieu du même pays fertile que nous avons parcouru depuis *Indianapolis*. A *Marshall*, nous entrons dans l'*Illinois*, dont nous traversons l'ancienne capitale *Vandalia*. Le pays présente une analogie frappante avec la Beauce. Le train arrive bientôt au pont jeté sur le Mississippi dont j'ai déjà donné la description, et quelques instants après je descends à *Saint-Louis*.

Après déjeuner, je sors des caisses que je me suis fait envoyer de New-York, les effets qui vont m'être nécessaires dans le Sud, et je les remplace par mes fourrures et les vêtements d'hiver que j'ai apportés du Canada et que j'expédie à l'hôtel Brevoort. Dans l'après-midi je comptais sortir et préparer mon départ pour demain; mais un accès de fièvre violent, résultant sans doute du brusque changement du climat, me cloue sur mon lit à l'hôtel.

10-11 avril. — Un nouvel accès de fièvre m'a pris dans la matinée hier et n'a cédé que dans la journée, grâce à l'effet de doses répétées de quinine. Aujourd'hui, quoique terriblement courbaturé, je me décide à prendre le soir le train pour la *Nouvelle-Orléans*.

En arrivant à la gare, j'apprends que le *sleeping car* dans lequel j'ai retenu une section n'est pas arrivé, mais on m'assure qu'à 18 milles environ de Saint-Louis nous le retrouverons. Jusque-là je devrai faire la route dans un des wagons ordinaires. Tous sont encombrés de gens rentrant à leur domicile dans les villages des environs, après le travail de la journée, et qui descendront aux petites stations voisines de la cité. La plupart de ces individus crient et chantent à tue-tête, sont plus ou moins gris, fument et chiquent à outrance. J'ai, comme d'ailleurs les sept ou huit voyageurs qui, ainsi que moi, comptaient sur le *sleeping car*, quelque peine à trouver une place; trois femmes qui sont du nombre semblent fort gênées au milieu de cette cohue. Le système de voitures adopté sur les chemins de fer américains est en dehors des *sleeping* et *drawing rooms car* véritablement pitoyable. Je l'ai expérimenté plusieurs fois à mes dépens, mais j'en ai rarement senti les inconvénients plus qu'aujourd'hui.

Le wagon dans lequel je me trouve, petit à petit se vide de ses bruyants occupants et bientôt nous ne restons plus que cinq voyageurs à destination éloignée, attendant avec impatience le moment où nous retrouverons le *sleeping car* promis. A *Duquoin*, on nous prévient qu'en raison d'un grave accident survenu le matin sur la voie, il n'a pu arriver. Force nous est de

nous installer de notre mieux pour la nuit sur ces infernales banquettes, sur lesquelles on ne saurait dormir assis parce qu'on n'a aucun support pour la tête, ni couché par manque de la place nécessaire.

A deux heures et demie du matin nous arrivons à *Cairo*, à l'embouchure de l'*Ohio* et du *Mississippi;* les hasards du voyage m'amenant ainsi au point où finit cette *belle Rivière* que j'ai traversée à son origine à Pittsburgh, où elle est formée par la réunion de l'*Alleghany* et de la *Monangahela.* Au bout de deux heures et demie d'attente, le *ferry-boat* qui doit transporter le train, moins la locomotive, de l'autre côté de l'*Ohio*, arrive enfin. Ce *ferry* est analogue à celui dont j'ai parlé déjà lors de mon passage à *Détroit.* Le train une fois embarqué, le bateau se met en marche. La traversée s'effectue lentement; en arrivant sur l'autre rive nous n'avançons qu'avec la plus grande précaution, deux hommes à l'avant sondant le fleuve. C'est que le *Mississippi* et l'*Ohio* ont éprouvé une crue considérable, que tout le pays à l'entour est inondé et que les deux fleuves entraînent avec eux des débris de toute espèce, des troncs d'arbres entiers, qui pourraient devenir dangereux pour notre *ferry-boat.*

L'espace couvert par les eaux s'étend à perte de vue. Il est impossible de ne pas se sentir vivement impressionné devant l'énorme volume des eaux de ces deux fleuves dont l'un, l'*Ohio*, a un cours total de plus de 1,000 milles, tandis que l'autre, le *Mississipi,* de sa source à son embouchure parcourt plus de 3,000 milles, traversant les régions les plus diverses, les solitudes les

plus désertes, comme les pays les plus habités et les mieux cultivés.

Depuis *Saint-Louis* jusqu'à la mer le cours du *Mississippi* est très tourmenté et son lit change avec une facilité étonnante. Des îles naissent ou disparaissent chaque jour; chaque jour des millions de pieds cubes de terre sont transportés d'une rive sur l'autre; à tout instant des nouveaux canaux, des *bayons*, comme on les appelle dans le pays, se forment; puis, quand les terres d'alluvion entre ces bayous sont saturées d'eau, elles cèdent et des portions entières de forêt sont entraînées par le courant. Ces débris parfois se trouvent arrêtés, d'autres viennent s'accumuler sur les premiers et un beau jour une île se forme où jadis se trouvait un chenal pour la navigation.

En abordant nous sommes entrés dans le *Kentucky*. Une locomotive attend le train qui, une fois débarqué, reprend sa marche vers le sud. La ligne ferrée s'écarte du fleuve et traverse une région de magnifiques forêts où j'apercois les arbres revêtus de leurs premiers bourgeons. A *Saint-Louis* même, où j'ai été surpris par un chaleur de + 75° F. (25° C.), je n'ai pas vu trace du renouveau et c'est avec une vive satisfaction que je constate celle-ci. Au bout d'une heure environ, nous arrivons sur le théâtre de l'accident survenu hier matin. Un pont en charpente, jeté sur un torrent presque à sec, s'est rompu sous le poids des wagons, qui ont été précipités d'une hauteur de vingt-cinq à trente pieds.

Les débris jonchent le sol à cent pas tout autour d'un immense amas informe de voitures brisées, de caisses en morceaux, de ballots éventrés. Nous sommes obligés

de descendre du train et de faire un trajet d'un demi-mille pour en reprendre un autre qui nous attend de l'autre côté du torrent. Le transport de nos bagages est effectué sur le dos de quelques nègres, ce qui prend un certain temps. Ces nègres sont les ouvriers occupés à la réparation du pont. Enfin nous nous remettons en route, dans un *pullman car* cette fois.

Le *Kentucky* doit son nom à une des rivières qui le traversent et qui courant du sud-est au nord-ouest, après avoir arrosé la capitale de l'État, *Francfort* (6,000 habitants), vient se jeter dans l'*Ohio*. Son cours, au nord, forme la limite du *Kentucky* et des États d'*Indiana* et d'*Ohio*. Le *Kentucky*, dont les habitants se distinguent par la noblesse de leur caractère, leur énergie, leurs qualités physiques, est réputé pour sa fertilité, pour son élevage, pour ses bois. Le sol généralement est calcaire. On trouve dans les montagnes du fer et du charbon. Le pays est des plus pittoresques et on y voit, entre autres curiosités naturelles, la fameuse grotte connue sous le nom de *Mamouth Cave*.

Elle est située à environ une centaine de milles au sud de *Louisville*, la ville la plus importante de l'État (100,000 habitants). Malheureusement le temps me manque pour m'y rendre.

Peu de temps après avoir repris notre marche, nous sommes sortis du *Kentucky* pour entrer dans le *Tennessee*. A *Frost*, la première ville que nous rencontrons, nous nous arrêtons pour déjeuner. Le temps est superbe et la température assez élevée; il n'est que neuf heures et demie du matin et le thermomètre, à l'ombre, marque déjà 75° F. Le pays est assez accidenté,

bien cultivé dans les parties basses et boisé dans les portions élevées. A *Milan*, nous traversons la ligne de *Louisville* à *Memphis;* puis nous entrons dans une région qui vient de souffrir énormément des pluies diluviennes survenues il y a quelques jours. Le sol est partout effroyablement raviné, une partie des semailles ont été entraînées, mais la richesse et la fertilité du terrain sont telles que, en dehors de la perte de temps et de travail, le mal sera vite réparé; de nouvelles semailles vont être faites et la récolte ne sera pas sensiblement moindre.

Le chemin de fer passe ensuite à *Jackson*, ville assez ancienne, de 4 à 5,000 âmes, où l'on me montre de loin quelques traces de travaux de fortification datant de la guerre de sécession. A *Great-Junction*, on arrive à la limite du *Tennessee*.

Le *Tennessee*, comme le *Kentucky*, reçoit son nom d'une rivière qui le traverse et qui est l'affluent le plus important de l'*Ohio*. Elle prend sa source dans les monts *Cumberland* au sud-est de l'État, parcourt le nord de l'*Alabama*, sert un instant de limite entre cet État et le *Mississippi*, pénètre dans le *Tennessee*, le traverse du sud au nord et vient se jeter dans l'*Ohio*, dans l'État de *Kentucky*.

On élève une quantité considérable de bestiaux dans le *Tennessee* et j'y aperçois les premières plantations de coton que j'aie vues encore. Le charbon, le fer, le cuivre sont abondants et on y trouve aussi quelques autres métaux. Le capitale est *Nashville* (40,000 habitants). C'est là que se livra, en 1864, la bataille qui, par suite de la défaite des confédérés, permit au géné-

ral *Sherman* de tenter sa fameuse marche vers la mer. *Memphis* (60,000 habitants) sur le *Mississippi*, est la ville de l'État la plus importante par son commerce.

En quittant le *Tennessee*, nous entrons dans l'État de *Mississippi*. Le pays devient plat généralement, quelquefois légèrement ondulé. Il est humide et parfois marécageux; des digues le protégent contre les crues du *Mississippi;* quelques-unes de ces digues ont beaucoup souffert dans ces derniers temps, me dit-on. Le chemin de fer court à travers de grandes et belles forêts, où le feuillage sombre des pins fait vivement ressortir celui d'un vert plus tendre des jeunes pousses des autres essences; on sent dans toute cette nature une vie, une force de végétation très grandes.

A cinq heures nous arrivons à un joli endroit, *Hollysprings*, une des stations d'été des habitants de cette région; nous y dînons, puis nous reprenons notre course; et, à la nuit, je me hâte de gagner le lit qui m'a été préparé dans ma section et d'y chercher la compensation de ma nuit blanche dernière.

12 avril. — Pendant mon sommeil, le train s'est arrêté à *Jackson*, la capitale du *Mississippi*, sur le *Pearl River*, petite ville de 5 à 6,000 âmes, qui communique par un autre chemin de fer avec *Vickburg*, située à l'ouest sur le grand fleuve, la cité la plus importante de l'État et un des principaux entrepôts du commerce des sucres et des cotons.

Le matin, après un court arrêt à *Mac Cumb City*, vers huit heures, nous entrons en *Louisiane*. Le temps est humide et chaud. La végétation est admirable; c'est une succession de forêts de pins et d'arbres de

toute espèce, de prairies, de terres cultivées, de jolis villages perdus dans la verdure; des fleurs de mille nuances diverses surgissent de tous côtés sous les ombrages touffus des grands arbres, dans les prairies, dans les jardins à peine entretenus qui entourent les maisons. Aux stations, des négrillons à demi nus, se roulent sur l'herbe et animent le paysage de leurs cris, tandis que les femmes vêtues de robes claires, la tête enveloppée dans des foulards aux couleurs éclatantes, paresseusement appuyées contre une barrière, suivent d'un regard curieux le va-et-vient des voyageurs et des employés.

Bientôt nous approchons du grand fleuve et nous arrivons à une région en partie submergée par les eaux qui ont rompu les digues. Mais l'inondation n'a pas ici ce caractère de dévastation, de désolation morne qu'elle a ailleurs; les arbres, les plantes, les fleurs émergent de l'eau et n'ont pas l'air d'en souffrir; le soleil, qui se joue au milieu de ce fouillis de verdure, se reflète dans l'onde et donne naissance à des effets de lumière éblouissants. De loin en loin on aperçoit quelques maisons isolées, mais elles sont bâties sur pilotis et n'ont pas été abandonnées. Le train ralentit sa marche, des bestiaux se promènent sur le remblai sur lequel est établie la voie ferrée; ils se jettent à l'eau, et, la tête et le cou seuls dehors, ils s'arrêtent et nous regardent passer.

Un peu plus loin nous sortons de la région inondée; la contrée semble absolument solitaire, plus de prairies, plus de champs cultivés, plus de maisonnettes; de chaque côté de la voie un taillis épais dominé par de

grands arbres qui semblent n'avoir plus de vie et aux branches desquels se balancent de longues mousses d'un aspect bizarre, qu'on dirait être des chevelures de femmes, de ces mousses connues ici sous le nom de *Louisiania moss* (*tillandsia*) (1). Bientôt nous arrivons à *Manchac;* le train s'engage sur la digue établie entre le lac *Maurepas* et le lac *Pontchartrain*, puis entre ce dernier et le fleuve, et enfin vers deux heures, avec près de deux heures et demie de retard, entre dans la gare de la *Nouvelle-Orléans.*

Je me fais conduire à l'hôtel *Saint-Charles*, qui passe pour le meilleur de la ville, et ma toilette faite, après un léger lunch, je sors pour passer à la poste prendre mes lettres et pour aller faire une visite à *M. Hellman*, banquier, que j'ai connu à bord du *Bothnia*, et au général de *Trobriand*, pour lequel je suis muni d'une lettre d'introduction.

Heureux de pouvoir marcher un peu, je descends à grands pas la rue Saint-Charles, me dirigeant vers la poste qu'on m'a indiquée, quand je suis abordé par un individu bien mis, qui m'arrête avec force démonstrations de joie. Je le regarde et l'assure qu'il se trompe, que je n'ai pas l'avantage d'être de ses amis. Mais aussitôt il se récrie, m'appelle par mon nom. me dit qu'il m'a été présenté à Paris, aux courses, dans telle et telle circonstance par M. V***, un Américain qu'en réalité je connais fort, si bien que, quoique ne me rappelant aucun de ces détails, ils avaient un air de vraisem-

(1) On récolte ces mousses, et après les avoir laissé pourrir en terre, on en tire de longues fibres qu'on expédie en Europe où on s'en sert en guise de crin. (*Note de l'auteur.*)

blance telle, que ne voulant pas paraître impoli, je me mets à causer avec lui. Il me propose de me mener à la poste et j'y consens. Chemin faisant, il me demande de monter dans une maison devant laquelle nous passions, où, dit-il, il a à toucher un lot de 300 et quelques dollars; il l'a appris, le matin, par la liste des numéros sortis. En vain je refuse, prétextant ma hâte à aller quérir mes lettres, il met tant d'insistance, que je finis par monter. Sur présentation de son billet il reçoit 300 dollars comptant, plus un autre ticket représentant l'appoint des 10 ou 15 dollars qui parfont la somme qu'il a gagnée et qui lui donne le droit de prendre part à un nouveau tirage, ou s'il le préfère, de jouer ladite somme à une table de jeu qui se trouve dans la pièce même. C'est à cela qu'il se décide; la somme était minime et ne pouvait durer longtemps; sur la prière instante de mon *excellent ami*, je demeure pour voir le jeu. Je ne puis arriver à en comprendre la marche et après y avoir perdu les quelques dollars que j'ai sur moi, plus un chèque que je signe sur place, je sors convaincu que j'ai eu affaire à des grecs, mais n'en ayant pas la preuve. *Mon ami, mon excellent ami*, qui avait perdu lui-même, sort avec moi; j'ai bien quelque soupçon de sa connivence, mais je ne puis trop comprendre comment il a pu si bien connaître ces mille particularités qui me l'ont fait accepter comme quelqu'un que j'aurais vu effectivement à Paris. Toutefois, je lui dis assez sèchement que je suis en retard, que je vais prendre une voiture pour aller à la poste et chez *M. Hellman*, et que je le remercie; il n'insiste pas et s'éloigne.

Mes lettres prises à la poste, je me rends chez *M. Hellman*, que je trouve avec sa femme; tous deux me reçoivent de la plus aimable façon. Dans la conversation je conte mon aventure. *M. Hellman* s'écrie aussitôt que j'ai été volé, que la maison est un *hell* bien connu et me supplie de télégraphier dès demain matin qu'on ait à ne pas payer le chèque sur sa présentation. J'ai fait preuve d'une naïveté digne d'un autre âge. J'avais soupçonné la chose, mais trop tard. Pour me consoler, *M. Hellman* me raconte que depuis quinze jours c'est la troisième fois que le fait se présente et que successivement deux sénateurs d'un État voisin et un général de l'armée des États-Unis, de passage à la Nouvelle-Orléans, ont été les victimes de ces adroits escrocs. Il finit par me faire promettre de venir demain avec lui déposer ma plainte chez le gouverneur de l'État. Quand je le quitte, il est trop tard pour faire ma visite à *M. de Trobriand* et en fumant mon cigare je parcours la ville. Je dirige mes pas du côté de la maison de jeu: l'homme qui, le matin, tenait les cartes, se prélassait sur le pas de la porte; *mon ami*, son compère, j'en avais la preuve devant moi, causait avec lui; il disparaît en m'apercevant. L'autre vient à moi et me dit que, si je le préfère, il gardera mon chèque jusqu'à demain et que je pourrai le retirer moi-même; il craignait sans doute de trouver quelque difficulté à se le faire payer à la maison de banque. Je profite de son offre pour lui demander son nom et son adresse que j'inscris avec soin; et, sans lui parler du payement, je lui dis que je passerai chez lui le lendemain. Puis je le quitte, et marchant un peu à la découverte, je finis par arriver dans le quartier nègre.

Entendant des chants dans une espèce de café borgne, j'entre. Il n'y a comme consommateurs que des noirs; les artistes sont des noirs aussi; mon entrée semble causer un étonnement général et les chanteurs se taisent; je les prie poliment de continuer; ils s'y décident après quelques secondes d'hésitation. Au bout de dix minutes je m'en vais et rentre paisiblement à mon hôtel, ces chants ayant été loin de me donner la satisfaction que j'avais éprouvée en entendant ceux des nègres du *Tennesse*, dans le *Colorado*.

13 avril. — De bonne heure, le matin, conduit par *M. Hellman*, je me rends chez le gouverneur *Kellog*. En apprenant ma mésaventure, il écrit une lettre des plus sévères, dont il me donne lecture, au chef de la police, lui intimant l'ordre de faire arrêter les grecs, de fermer le tripot et de me faire rendre mon argent ; lui rappelant que déjà ce même ordre il l'avait donné lors du vol dont avaient été victimes deux sénateurs et un général de l'armée, ainsi que me l'avait dit *M. Hellman*, et s'étonnant qu'il n'eût pas été exécuté. Il me remet cette lettre et me prie de me rendre chez le chef de service de la police pour faire ma déclaration.

Le chef de police, un colonel naturellement, le colonel *Loan*, me paraît assez embarrassé quand je lui remets mon message, et s'écrie qu'il ne sait vraiment comment faire. Je lui réponds qu'il n'a simplement qu'à me donner un agent pour opérer l'arrestation d'un des voleurs, et qu'après cela il lui sera facile de poursuivre. Il se décide à appeler un capitaine de police, qui, après un instant de conversation particulière avec son chef, reçoit l'ordre de m'accompagner. Tout cela

me semble assez extraordinaire, et, au moment de sortir, suivant un conseil qui m'a été donné, je vais au colonel et lui dis : « Tenez, le chèque ne sera pas payé puisque j'ai donné les instructions par dépêche; malgré cela, comme je ne voudrais pas qu'on tentât de le négocier, dites à vos agents que je leur donnerai une gratification de 100 dollars, s'ils me le rapportent avec l'argent que j'ai laissé entre les mains de ces escrocs; cela pourra stimuler leur zèle. » Non seulement le colonel ne s'indigne pas de mon offre, mais il semble la trouver toute naturelle! Je pars donc avec le capitaine de police. Arrivé devant la maison de jeu, je m'arrête et je trouve à la porte l'homme qui, hier, tenait les cartes; je cause une seconde avec lui; puis, allant au capitaine de police qui, à quelque distance, m'observe, je lui dis : « Vous avez vu l'homme avec lequel je viens de causer? — Oui, me répond-il. — Eh bien! c'est le voleur, arrêtez-le; quant à moi, je rentre à l'hôtel, à deux pas, et vous me ferez demander quand je devrai faire ma déposition devant le magistrat. » Sur ce je retourne à l'hôtel et de la terrasse, en fumant mon cigare, je regarde ce qui va se passer. A mon grand étonnement, je vois l'officier de police qui continue à se promener tranquillement de long en large; au bout d'une heure je ressors, je vais à lui et lui demande ce qu'il fait là. Avec le plus grand calme, il me répond que lorsque j'ai quitté l'homme, celui-ci est rentré dans la maison, qu'il l'y a suivi et ne l'a pas trouvé. C'était un infernal mensonge. Je le prie de m'attendre, je vais chercher mon revolver que je coule dans ma poche, puis, le rejoignant : « Venez avec moi,

maintenant, lui dis-je, et restez à la porte de la maison. »
Je monte et je demande l'individu auquel j'ai eu affaire la veille. On me répond qu'il n'y est pas. Mais mon interlocuteur à une de mes questions se coupe; j'ai la certitude qu'il est affilié à la bande, et malgré force protestations je le remets entre les mains de l'agent de police que j'ai appelé et je le somme de le conduire au bureau de police où je me rends moi-même.

Là se passe une scène des plus curieuses. D'une part, l'individu arrêté proteste de son innocence; d'autre part, le colonel *Loan*, malgré son désir bien évident de le relâcher, n'ose le faire en raison des ordres qu'il a reçus du gouverneur et le capitaine de police se trouve dans une situation analogue; enfin moi, fort de mon droit, j'exige l'exécution à la lettre des instructions de *M. Kellog.*

De guerre lasse, le colonel *Loan* décide que le capitaine de police, guidé par son prisonnier, ira procéder à l'arrestation de la bande. Toutefois je m'aperçois d'un signe d'intelligence entre le colonel et le capitaine, et peut-être même le voleur ; au moment où ces deux derniers sortent, je les suis et, m'approchant du voleur, je lui glisse à l'oreille la promesse de 200 dollars s'il me rapporte dans une heure, au bureau de *M. Hellman*, mon chèque et mon argent.

J'eus raison ; une heure après, il venait seul, parfaitement libre, remettait le tout et la récompense promise lui était versée.

Bien que l'expérience ait été plutôt chère, je trouve que ce n'est pas trop payer cet exemple palpable de l'excellence des résultats obtenus aux États-Unis par la

perversion des institutions républicaines. Ainsi donc j'ai vu dans une grande ville de 200,000 âmes, comme la *Nouvelle-Orléans*, un gouverneur incapable de faire exécuter les ordres qu'il a donnés pour une chose des plus simples, la fermeture d'un établissement ouvert au mépris des lois du pays; j'ai vu un chef de la police, devant un ordre très facile à exécuter et formel, non seulement s'écrier : « Comment faire? » mais encore prétendre ignorer l'existence d'un tripot connu de toute la ville, et quels sont les gens qui l'habitent; j'ai vu un des agents de cette police refuser d'arrêter un voleur qu'on lui montre du doigt, et un volé, naïf si l'on veut, mais enfin un volé, obligé d'entrer en compromis avec les voleurs et les agents de la sûreté publique pour rentrer en possession de ce qui lui appartient !

Je le répète : les institutions elle-mêmes, certes, ici ne sont pas en cause, ces faits de minime importance ne leur sont pas imputables, mais ils le sont à la perversion de ces institutions et ils prouvent, une fois de plus, que dans les petites choses comme dans les grandes, la république, aux Etats-Unis, n'a pu réaliser les espérances de ses fondateurs. Une corruption cynique, éhontée, éclate dans tous les degrés de l'administration, et, après un siècle d'expérience à peine, il est impossible de nier, pour qui veut bien ne pas se laisser éblouir par des phrases et voir les faits, que le gouvernement républicain n'ait engendré tous les vices qu'il était appelé à combattre.

La matinée et une bonne partie de l'après-midi ont été absorbées par mes allées et venues chez le gouverneur et au bureau de police; vers trois heures enfin je puis, débarrassé de tous ces ennuis, parcourir un peu la ville. Le hasard guide mes pas vers ce qu'on appelle le *quartier français*. Quand même je n'aurais pas entendu la langue parlée autour de moi, les noms seuls des rues auraient suffi pour m'en instruire; sur les plaques indicatrices, tour à tour je puis lire les noms de rue de *Bourgogne*, rue *Royale*, rue de *Chartres*, rue *Dauphine*, rue *Bourbon* ou encore, ce qui ne manque pas d'un certain parfum du siècle passé, de rue *Erato*, rue *Clio*, etc. Les maisons rappellent un peu celles de certaines villes de province en France, elles ont un cachet spécial qu'on ne retrouve pas ailleurs aux États-Unis. Sur l'ancienne place d'Armes, aujourd'hui *Jackson square*, elles ont un caractère différent et tout à fait espagnol, bien que quelques-unes soient surmontées de mansardes construites postérieurement. Sur la face est de la place s'élève la cathédrale Saint-Louis, construite à la fin du siècle dernier, mais dont l'architecture n'a rien de remarquable. La face ouest n'est pas construite, elle donne sur la levée qui forme quai. Ce quai est le théâtre d'un mouvement considérable; 1,000 à 1,200 navires de toute espèce y effectuent le chargement ou le déchargement des balles de coton, des boucauts de sucre et de cent autres marchandises. Le fleuve, large de près d'un demi-mille, s'offre là dans toute sa magnificence, sillonné de barques, de bateaux à voiles et à vapeur. Au centre de la place se trouve un jardin bien entretenu, où s'élèvent des orangers su-

perbes, des chênes verts, des magnoliers gros comme des noyers d'Europe et couverts de fleurs. Une statue équestre du général *Jackson*, la même que celle que l'on voit à *Washington*, dans *Lafayette square*, orne le milieu du jardin.

La ville américaine est toute différente de la ville française, dont elle est séparée par la rue du *Canal*, et rien n'est curieux comme le contraste entre ces deux quartiers; il semble presque qu'en traversant cette rue, large à peine comme l'un de nos boulevards, on entre dans un pays nouveau. La ville américaine n'a rien qui la distingue des autres villes des États-Unis.

En remontant vers l'ouest, on arrive au quartier des jardins; il mérite son nom et il est difficile de rêver quelque chose de plus ravissant. Quand on le parcourt, il semble qu'on se promène dans un véritable parc. Les larges avenues sont ombragées d'arbres superbes où dominent les lauriers tulipiers (*magnolia grandiflora*), avec leurs grandes fleurs odorantes; de chaque côté, et séparés seulement de la voie publique par des grilles en fer très basses, se succèdent les jardins remplis de magnoliers et d'orangers couverts de fleurs et de fruits, de lis, de roses, de jasmins, de chèvrefeuilles, de mille fleurs diverses; et perdues au milieu de ces jardins, on entrevoit les coquettes habitations des riches marchands et des banquiers de la cité. Celle de *M. Hellman* est du nombre. Me rendant à son aimable invitation, j'y vais dîner et passer la soirée.

II

TROIS SEMAINES A LA NOUVELLE-ORLÉANS

14 avril - 3 mai

Carrolton. — Le lac Ponchartrain. — Courses du printemps. — Le marché français à la Nouvelle-Orléans. — Chasse dans l'intérieur. — La société. — Situation politique de la Louisiane. — Le coton. — Martha Washington Tea party. — Les cimetières. — Chasse aux alligators. — Courses de mules. — De la corruption dans les services publics aux États-Unis. — Visite à une plantation de cannes à sucre. — Quelques généralités sur la Louisiane.

14 avril. — Dans la matinée je vais visiter le *New-Orleans Cotton exchange*, bourse aux cotons de l'endroit, puis je reprends mes explorations dans la ville. Errant à l'aventure, je me retrouve bientôt dans ce quartier des jardins que j'ai traversé hier. La ville ici vraiment se confond en quelque sorte avec la campagne, mais une campagne idéale, qui prodigue tous les trésors de sa beauté jeune et fraîche; j'aspire à pleins poumons l'air tiédi chargé du parfum des fleurs et pendant plus d'une heure je me promène dans les longues allées silencieuses, ne pouvant me lasser d'admirer le rayonnement de ce ciel bleu, l'éparpillement du soleil dans les masses de verdure, les couleurs éclatantes des fleurs qui surgissent de partout.

Me voilà tout d'un coup sur la grande avenue par laquelle je suis arrivé hier chez *M. Hellman :* elle mène à *Carrolton*, à 6 milles environ de la rue du *Canal* et l'un des points de rendez-vous de la société pendant la belle saison. Je fais signe au cocher de tramway qui passe et je monte. Au bout de quelques instants mon véhicule s'arrête, je suis arrivé à la limite de son parcours; je dois en prendre un autre qui me mènera à destination. Celui-ci m'intrigue un peu, c'est encore un tramway, mais mû par une locomotive où je ne vois pas de foyer. Je monte à côté du conducteur qui m'explique que la force motrice est bien la vapeur, mais que, en effet, la locomotive n'a ni foyer ni chaudière. Elle est pourvue seulement d'un récipient où, à *Carrolton*, on emmagasine la vapeur nécessaire pour le trajet d'aller et retour. Il serait curieux qu'on arrivât un jour comme pour le gaz d'éclairage dans certains cas, à pouvoir se faire porter à domicile la quantité de vapeur nécessaire à telle ou telle petite industrie. La chose est évidemment faisable.

A *Carrolton*, en dehors de l'établissement où la locomotive du tramway vient s'approvisionner de vapeur, il n'y a rien de curieux. Le jardin qui sert de lieu de rendez-vous à la société ressemble à tous les jardins publics ordinaires. Si, toutefois, on monte sur la jetée large de 15 à 20 pieds et haute de 5 à 6 qui maintient les eaux du *Mississippi* et sur laquelle est établie une allée, on jouit d'une vue magnifique du fleuve couvert toujours d'une centaine de barques et de navires de toutes les espèces et de toutes les nationalités.

En rentrant, je passe au *New-Orléans Club*, où j'ai

été invité; il est fort bien entendu et j'y trouve le plus aimable accueil, puis avec un de mes anciens camarades de l'École militaire, qui s'y trouvait à titre d'élève étranger, je vais dîner sur les bords du lac *Pontchartrain*. Ce lac n'est guère qu'à 5 milles au nord de la ville, et on s'y rend en chemin de fer. La ligne ferrée traverse une suite de marais couverts d'une végétation puissante, mais où dominent les cyprès. Quant au lac, il a environ 40 milles de longueur sur 24 milles de largeur. Les poissons qu'on y pêche sont renommés, et il est fort à la mode de venir dîner à l'un des restaurants établis sur le rivage.

---

15 avril. — Aujourd'hui, premier jour du meeting du printemps du *Jockey-Club* de la Louisiane. J'y suis conduit par M. et Mrs. Hellman.

Les courses en elles-mêmes n'offrent qu'un intérêt relatif, les chevaux n'ont rien de remarquable et les jockeys montent de la plus ridicule façon du monde. Mais, bien qu'au point de vue spécial le terrain soit trop petit, il est fort joli, et ce qu'ailleurs on verrait difficilement, c'est une plus charmante réunion comme société et surtout comme femmes. Je suis présenté à plusieurs d'entre elles; dans le nombre à Miss ***, la beauté sans rivale de la *Nouvelle-Orléans*, me dit-on. Effectivement il est impossible de rêver quelque chose de plus idéalement poétique que le délicieux visage de cette jeune fille blonde, grande, mince. Elle a dix-sept ans à peine, et cependant tous ses gestes sont empreints d'une assurance modeste sans ombre de cette timidité, de cet embarras qui, d'ordinaire, accompagnent un début dans

le monde. C'est pour elle que semblent avoir été écrits ces vers du poète :

> Bright like the sun her eyes the gazer strike
> And like the sun they shine on all alike.

Puis, quel port de reine, quelle grâce exquise dans la démarche !

Le *Jockey-Club* fait fort galamment les choses : une grande salle avec un lunch élégamment servi est ouverte aux membres du club et à leurs invités; on s'y rend dans l'intervalle entre les courses et j'ai l'honneur d'y conduire successivement plusieurs de mes nouvelles connaissances.

Le terrain des courses dépend d'une résidence qui appartient actuellement au *Jockey-Club* de la *Nouvelle-Orléans ;* les courses finies, on m'y mène pour, du belvédère qui surmonte l'habitation, me permettre de me faire une idée de la ville et du pays. La contrée est très plate, mais la vue qui s'étend au loin n'en est pas moins très belle.

16 avril. — Un spectacle curieux, c'est le marché français à la Nouvelle-Orléans ; mais pour le bien voir dans toute son animation, il faut s'y rendre dès l'aube. Aujourd'hui, je dois prendre le premier train du matin pour aller faire une expédition de chasse, j'en profite pour me lever à l'heure voulue et passer d'abord au marché qui se tient non loin de la gare. Quand j'arrive, le soleil vient à peine de paraître à l'horizon ; au-dessus du fleuve s'élève une légère vapeur frémissante à travers laquelle on aperçoit les innombrables mâts des na-

vires à voile et les cheminées des bateaux à vapeur qui bordent le quai ; le ciel est d'un magnifique bleu d'azur. Une foule bigarrée, bruyante, s'agite autour des amas de poissons, de quartiers de viande, de fruits et de légumes de toute espèce. Des gens de toutes les origines, au milieu desquels ressortent les négresses, les mulâtresses, les quarteronnes avec leurs foulards aux couleurs éclatantes, remplissent l'air de leurs chants et de leurs cris. On entend autour de soi tous les idiomes, ce gentil langage créole, si doux à l'oreille, le français, l'espagnol, l'anglais, quelques mots d'allemand, des phrases où toutes ces langues se trouvent curieusement mêlées. L'ensemble est d'un pittoresque inouï.

Mais l'heure du train est arrivée et je m'achemine vers la gare où je retrouve quelques personnes du pays avec lesquelles j'ai pris rendez-vous. Au bout d'un trajet de 20 milles sur la ligne de la *Nouvelle-Orléans* à *Mobile*, nous descendons. Nous sommes arrivés à la rivière du *Chef-Menteur* qui fait communiquer le lac *Ponchartrain* avec le lac *Borgne* et que nous devons remonter en pirogues pour pénétrer dans l'intérieur du pays, dans la région où se trouvent ces cerfs qu'on appelle indifféremment cerfs de Virginie ou de la Louisiane; ils sont à peine plus grands que les chevreuils de nos contrées, mais sont munis de bois relativement grands, presque toujours très réguliers. La rivière du *Chef-Menteur* est assez rapide et nous sommes obligés de nager vigoureusement pour gagner contre le courant et aborder au point voulu. Une demi-heure de marche nous amène dans la forêt, dans la partie où nous voulons chasser. Cette forêt n'offre pas de très grands

arbres, mais elle est presque partout épaisse et touffue, et sous bois il règne une demi-obscurité et une fraîcheur délicieuses. Parfois nous rencontrons des bayons trop larges qu'il faut contourner, ou bien traverser au moyen de la plus petite des pirogues qui, montée par deux des chasseurs, nous suit en remontant les bayons; parfois nous passons avec de l'eau jusqu'à la ceinture. Dans certains endroits nous rencontrons des *swamps*, sortes de marais où, sous les grandes herbes, on voit le soleil qui arrive par quelque déchirure dans le dôme de feuillage, se refléter dans une eau claire comme le cristal. Des bouquets de toute espèce émaillent le sol et, de loin en loin, dans les arbres, quelque large fleur de magnolier vient égayer la masse sombre des cyprès et des chênes verts. Une foule de jolis oiseaux animent ces solitudes; en raison de leur brillant plumage, ils ont reçu divers noms singuliers; on les appelle des papes, des évêques, des cardinaux. Ceux-là, je ne regrette pas de ne point les tirer, mais quand, par hasard, dans un swa mp,il me part quelque râle ou quelque bécassine, je suis presque fâché de n'avoir pas mon fusil chargé de petit plomb. Ce n'est que vers le soir en rentrant que je tue quelques-uns de ces oiseaux quand il devient évident que nous ne pourrons tuer de cerfs. Un seul a été signalé, mais n'a pu être tiré.

A la nuit nous revenons à l'endroit où nous avons laissé nos pirogues et, quelques minutes après, grâce au courant, nous abordons à une cabane sur la rive opposée où en descendant du chemin de fer nous avons laissé quelques provisions entre les mains d'un brave homme dont la femme s'est chargée de nous confectionner à

dîner. C'est là que pour la première fois il m'est donné d'apprécier ce plat créole le *gombo filé*.

Parmi mes compagnons, de chasse se trouve M. C*** qui a servi pendant la guerre de sécession sous les ordres du prince *C. de Polignac* et qui me repète ce que m'a déjà dit un Texien dans le Far West sur la haute réputation de bravoure et d'énergie que Polignac a laissée dans l'année confédérée. Ravi de savoir que je connais son ancien chef, il me prie de le rappeler à son souvenir et je n'aurai garde d'y manquer. — Tard dans la nuit nous rentrons à la Nouvelle Orléans.

17-24 avril. — Ici, depuis la guerre de sécession, un grand nombre des descendants des anciens colons français vivent absolument à l'écart. La plupart, presque totalement ruinés, ont refusé de se rallier au gouvernement actuel, et quelques-uns lui font une opposition systématique. Ils vivent retirés dans la ville française, sans se mêler pour ainsi dire aux autres habitants; *Canal street* semble être pour eux une limite qu'ils ont juré de ne pas franchir; à l'est de *Canal street* on ne parle que français, et, pour les affaires comme pour l'administration de la justice, on n'emploie que cette langue; bien plus, malgré les événements, on trouve encore des personnes qui, nées et élevées de ce côté de la ville, n'en sont jamais sorties et ne parlent pas un mot d'anglais.

En dépit de cet état de choses, on trouve toujours chez les habitants d'origine française l'accueil et l'hospitalité pour lesquels les créoles de la Louisiane ont de tout temps été cités; j'en ai fait personnellement ample-

ment l'expérience et j'en garde le souvenir avec une vive reconnaissance.

Quelques familles qui ont été moins éprouvées ou qui se sont résignées à tranquillement subir ce qu'elles ne sauraient empêcher, ont pensé qu'elles pouvaient, tout en regrettant un ordre de choses aujourd'hui disparu. se mêler au monde américain. Elles y ont apporté l'élément d'élégance, de politesse, de gaieté, autrefois l'apanage exclusif de la vieille société française dont elles avaient conservé les traditions. Aussi, aujourd'hui, la plupart des voyageurs sont d'accord sur ce point, la société à la *Nouvelle-Orléans* est-elle une des plus agréables qu'on puisse rencontrer.

Pour ma part, j'y passe mon temps d'une façon charmante; dans la journée me promenant, allant aux courses, ou faisant quelques visites, le soir dînant en ville ou dans quelqu'un des restaurants de la ville chez *John,* chez *Moreau* ou chez *Mme Eugène,* une brave femme de *Reischoffen* et qui ne rêve que d'y retourner dès qu'elle aura amassé une petite fortune. La première fois, j'y fus amené par le général de Trobriand, un Français au service des États-Unis, et qui commande en Louisiane, poëte et peintre à ses heures, et dont je me suis fort réjoui de faire la connaissance. Quand elle sut ma qualité de Français et quand je lui eus dit que je connaissais son pays natal, *Mme Eugène* ne voulut pas que personne autre qu'elle-même fît le service, et à la fin du dîner, en même temps que le café, elle apporta trois petits verres et nous bûmes ensemble à la France.

Mes soirées, je les passe soit dans quelque maison où

j'ai été invité, soit à *Carrolton*, où l'on se réunit pour entendre de la musique en plein air, soit au club.

Par mes conversations avec les diverses personnes avec lesquelles je me suis rencontré dans le monde, ou au club, ou bien ailleurs, qui appartiennent aux diverses classes de la société et dont quelques-unes tiennent de près au gouvernement, j'ai pu me faire une idée assez exacte de la situation qui a été faite à la *Louisiane* dans ces dernières années, et avec laquelle celle des autres États du Sud doit avoir une certaine analogie.

Depuis la guerre de sécession, la *Louisiane* n'a fait que végéter; tout y est dans un tel état que la vie et la propriété y sont, il faut bien l'avouer, trop souvent menacées. On en a sans cesse de nouveaux exemples; quelques-uns sont curieux.

Ainsi, il y a quelque temps, le gouverneur *Kellog* se promenant en voiture avec un de ses amis, un gentleman qui avait, paraît-il, à se plaindre de lui, s'approche comme pour lui parler et, le saisissant par le collet, il essaie de l'arracher de la voiture pour le cravacher. Le cocher fouette son cheval pour séparer les combattants, et la voiture s'éloigne au galop. L'agresseur, au risque de tuer le compagnon du gouverneur, qui, chose à noter, se trouvait être de ses amis à lui, tire deux ou trois coups de revolver dont les balles viennent percer la capote. Que fait *Kellog?* — Il sort son revolver à son tour et, se penchant hors de la voiture, il

riposte. Heureusement personne ne fut blessé et les choses en demeurèrent là.

Les causes d'une crise aussi prolongée sont évidemment multiples et les habitants eux-mêmes ne s'accordent ni sur ces causes, ni sur les remèdes qu'il faudrait y apporter. Mais ce qui est indiscutable, c'est que la responsabilité en incombe aussi bien au gouvernement fédéral qu'à la population.

A la population blanche a manqué l'unité d'action. Variant dans leurs opinions politiques, il semble que les blancs n'aient jamais essayé de s'entendre pour lutter avec avantage contre les noirs, et que, s'appuyant sur le parti démocratique national, ils aient cherché au dehors une force qu'ils ne devaient attendre que d'eux-mêmes, en concentrant tous leurs efforts.

Le parti républicain, qui actuellement aux États-Unis est aux affaires, est représenté dans le Nord par des gens de haute intelligence et d'une honorabilité incontestable, mais il ne semble pas qu'il en soit ainsi dans le Sud, du moins en Louisiane, et le gouvernement fédéral, en annulant, sur le rapport d'un comité d'élection républicain, les élections de 1874 et en usant de l'armée fédérale pour imposer sa décision, a évidemment outrepassé ses droits. Il doit être considéré comme responsable d'élections qui ont amené au pouvoir en Louisiane des gens qui, pour la plupart sont incapables ou véreux, et se rendent coupables d'abus d'autorité monstrueux tels que l'on se sent porté à excuser leurs administrés lorsqu'ils cherchent à s'y soustraire.

Tous les blancs n'appartiennent pas au parti démocratique; il en est beaucoup qui désapprouvent sa politique

nationale, mais tous s'élèvent contre le radicalisme sur lequel le gouvernement cherche à s'appuyer. Quelques-uns, malheureusement, vont trop loin dans leurs idées réactionnaires et antilibérales.

Ce qu'il faudrait, ce serait l'organisation d'un parti qui, mettant de côté toute idée de politique générale, s'occuperait simplement des questions intérieures en Louisiane et réunirait les conservateurs des deux partis, les noirs comme les blancs.

---

23 avril. — Le coton est un des articles de commerce les plus importants à la Nouvelle-Orléans ; j'en entends naturellement parler sans cesse autour de moi et c'est avec plaisir que je me rends à l'invitation de *MM. Lehman, Abraham et Cie*, qui m'ont offert de visiter leur maison de commission et ont chargé *M. Stern*, un de leurs employés, de me la faire voir, ainsi que leur fabrique de cotonnades, la seule qui marche actuellement ici. *M. Stern* a l'obligeance de me renseigner un peu.

Le poids moyen d'une balle de coton est de 450 livres, et aujourd'hui le prix du coton varie entre 7 cents et 12 cents 1/2 la livre. Dans des cas extrêmement rares, il peut atteindre 15 cents. Le chiffre de la production dépassant celui des demandes, le prix du coton a baissé beaucoup depuis quelques années. Cet encombrement du marché date d'une époque d'engouement exagéré, où chacun dans les pays à coton a voulu en produire, abandonnant toute autre culture aussi bien que l'élevage des bestiaux. La chose a été poussée, particulièrement en *Louisiane*, si loin qu'il est arrivé un moment où les habitants ont dû aller chercher dans les États voisins

les grains et la viande nécessaires à leur subsistance et ces États, principalement le *Tennessee*, en ont amplement profité. En revanche, les producteurs de coton en ont beaucoup souffert, et, bien que beaucoup d'entre eux, reconnaissant leur erreur, soient revenus à la culture des céréales et à l'élevage, la crise est encore dans une période aiguë. On ne saurait s'en étonner si l'on songe que pour se tirer sans perte de la culture du coton, il faut vendre la récolte à raison de 10 cents la livre.

Le coton exige des soins considérables. On le plante dans les premiers jours d'avril et on le récolte à la fin du mois d'août. Si les pluies surviennent à cette époque, le coton perd beaucoup de sa valeur. On est obligé de donner à la terre quatre façons et d'employer beaucoup d'engrais. C'est de guano qu'on se sert d'habitude. On ne fait pas produire à la terre du coton plus de deux anneés de suite; l'année suivante, on la laisse reposer ou on y met du maïs plus généralement.

La fabrique de *MM. Lehman, Abraham et Cie*, située près de Carrolton, emploie entre soixante-dix et cent ouvriers, suivant que les affaires marchent ou qu'elles se ralentissent. On y fait diverses qualités de fils de coton et on y tisse des cotonnades blanches très communes, qui sont vendues aux noirs. Les procédés en usage pour battre le coton, le nettoyer, le peigner, le filer et le tisser, sont analogues, à peu de chose près, à ceux adoptés dans les filatures et les fabriques d'Europe. La machine à vapeur employée est d'une force de 80 chevaux. La plupart des ouvriers sont des jeunes garçons ou des jeunes filles. Les salaires varient entre

35 cents et 1 $ et demi et 2 $ par jour. L'an dernier, il a été tissé 780,000 livres de cotonnades dans la fabrique.

Les benéfices sont très minimes, mais MM. Lehman, Abraham et Cie cherchent actuellement surtout à se soutenir. Chaque jour, dans les États du Sud comme dans l'Est, de nouvelles fabriques succombent, celles qui résisteront pourront peut-être un jour trouver la compensation de leurs peines et de leurs efforts. Le prix modique du charbon à la Nouvelle-Orléans permet aux propriétaires de la fabrique de Carrolton d'espérer qu'ils pourront sortir victorieux de la crise que traverse l'industrie cotonnière aux États-Unis. La tonne de charbon de *Pittsburgh*, rendue ici, ne se vendait en effet dernièrement que 3 $ 8; tout se tient et ce prix modique du combustible est une conséquence de l'encombrement du marché. Les fabriques ayant dû suspendre leurs travaux, des bateaux de charbon sont restés pendant trois ans à quai sans que les propriétaires pussent écouler leur marchandise; ils ont dû s'en débarrasser coûte que coûte, quand les bateaux, construits simplement pour le voyage ont menacé de s'en aller en morceaux.

Ce soir, assisté à une fête de charité donnée à l'Opéra par les dames de la Nouvelle-Orléans et dont je veux faire la description. C'est un de ces *Martha Washington tea party* dont on parle toujours en Amérique.

Quand j'arrive, je trouve la salle brillamment éclairée; les loges sont combles et on y voit un nombre vrai-

ment fabuleux de jolies femmes. Il n'y a personne aux fauteuils d'orchestre et au parterre, qui sont recouverts d'un plancher de plain-pied avec la scène. Au bout de quelques instants, l'orchestre exécute une ouverture, puis le rideau se lève sur un tableau vivant qui représente une réception chez *Washington*. Les personnages, appartenant tous aux meilleures familles de la ville, portent les costumes du temps, qui ont été copiés avec une merveilleuse exactitude. Le rideau bientôt tombe pour, quelques minutes après, se relever sur un épisode de la réception de *Martha Washington :* vingt-quatre couples s'avancent dans les costumes les plus élégants de l'époque et viennent danser un menuet dont le pas a été étudié avec un soin extrême et qui soulève des applaudissements enthousiastes. La danseuse du premier couple, Miss M***, par sa grâce en dansant et la perfection de l'exécution, s'attire spécialement tous les suffrages. Puis le rideau s'abaisse encore une fois et, quand il se relève, le public est invité à venir prendre le thé à l'une des treize tables établies sur la scène et personnifiant les treize premiers États de l'Union. Chacune de ces tables est admirablement décorée des plus jolies fleurs et surchargée de glaces, de fruits, de gâteaux. Des jeunes filles, des jeunes femmes, choisies parmi les plus belles, toutes en costumes historiques, font l'office de vendeuses. La soirée, à partir de ce moment, prend la physionomie d'une soirée dans le monde, les groupes se forment, on cause, on se promène, et ce n'est qu'assez avant dans la nuit qu'on finit par se séparer.

26-27 avril. — Il n'y a pas, à la Nouvelle-Orléans, de monument ou d'édifice qui mérite réellement d'attirer l'attention, si ce n'est peut-être la douane, mais seulement à cause de ses dimensions; quant aux rues, elles sont pour la plupart larges, droites, assez bien construites et pavées. Elles se coupent presque toutes perpendiculairement et dans maints endroits on trouve de jolis squares ombragés de beaux arbres. J'ai déjà parlé de *Jackson square,* l'un des plus grands. Il faut aussi citer *Circus place* qu'autrefois on appelait *Congo square,* parce que c'était là, avant la guerre, que les nègres venaient prendre leurs ébats et danser après les travaux de la journée; aujourd'hui, il est rare qu'on puisse jouir de ce spectacle. Il n'y a qu'un seul parc à la Nouvelle-Orléans, le *New-City park,* qui peut avoir une superficie de 200 acres, mais où l'on va fort peu.

Les cimetières sont curieux en raison de la façon dont y sont ensevelis les morts. J'ai été visiter le cimetière Saint-Louis et je n'ai pas été peu surpris de trouver qu'il présentait une certaine analogie avec les *Colombaria* des Latins, avec cette différence toutefois que les constructions s'étendent à droite et à gauche d'une longue série d'allées et que chaque cavité au lieu de servir à renfermer une urne contenant les cendres d'un mort, est assez grande pour recevoir la bière avec le corps tout entier. Ces cavités, qu'on appelle tout simplement des *fours*, sont superposées jusqu'à une hauteur parfois de 12 à 15 pieds.

L'eau, paraît il, se trouve à une si petite profondeur qu'il est impossible d'enterrer les morts sous peine de voir, surtout au moment des crues du fleuve, les cer-

cueils rejetés à la surface, vermoulus et brisés, laissant échapper les cadavres qu'ils contiennent.

28 avril. — Il y quelques jours, me promenant avec le général de *Trobriand*, j'étais entré chez un individu qui a le monopole, j'imagine, de pourvoir d'alligators vivants tous les jardins et établissements zoologiques du monde ; dans une grande salle, quinze ou vingt de ces animaux, muselés heureusement, circulaient sur le plancher ; il y en avait de toutes les tailles ; dans un vaste cuvier il en était un autre de dimensions colossales ; j'avais entamé une conversation avec le propriétaire de ces animaux qui m'avait montré, en outre, une fort belle collection de serpents vivants de toutes les espèces les plus dangeureuses ; il les maniait avec une désinvolture pleine de grâce. L'idée m'étant venue de voir comment cet homme s'y prenait pour s'emparer de ces alligators et d'essayer d'en tuer quelques-uns, je lui avais demandé de faire une chasse avec lui. Cette proposition avait paru le surprendre, et, après m'avoir regardé d'un air défiant, il m'avait demandé de lui donner ma parole que je n'étais pas venu pour lui voler son secret et lui faire une concurrence déloyale. Je lui avais donné la parole exigée, mais cela n'avait pas paru lui suffire et j'avais dû amener une personne notable, pour témoigner de mon identité et de la pureté de mes intentions. Rassuré enfin, il m'avait répondu que nous nous entendrions pour le jour.

Hier soir il est venu et m'a dit qu'à son grand regret il était obligé de partir pour *Philadelphie*, mais qu'il avait un associé qui me mènerait le lendemain, si le jour était à ma convenançe, faire la chasse que je

désirais. Sur ma réponse affirmative, il m'a, en me quittant, désigné comme point de rendez-vous le *Spanish Fort,* sur le lac *Ponchartrain.* Je dois m'y trouver à six heures du matin.

Vers cinq heures je quitte donc la *Nouvelle-Orléans* avec M. A***, qui a eu l'aimable idée de se joindre à moi; grand pêcheur, il n'a apporté que ses lignes avec lui. A six heures nous descendons au *Spanish Fort* et nous trouvons, fidèle à son rendez-vous, l'homme annoncé qui nous attend dans une yole amarrée au rivage. Nous embarquons quelques vivres pour la journée, puis, sautant dans la barque, nous ne tardons pas, poussés par une légère brise, à glisser rapidement sur les eaux tranquilles du lac. Malheureusement, au bout d'une heure la brise mollit, nous sommes obligés d'amener notre voile et de recourir aux avirons. La yole est lourde, la chaleur très grande, et il est déjà midi quand nous arrivons à l'embouchure du *Little River*, à 20 milles environ de notre point de départ. Pendant le trajet, notre guide m'a conté comment, avec son camarade, il arrive à capturer les alligators sans courir de trop grands risques. Je le laisse seul aux avirons, tandis que M. A*** se met à la barre et je vais me placer à l'avant, debout, armé de ma carabine; nous sommes arrivés dans les parages où on rencontre généralement un grand nombre d'alligators. J'en aperçois bientôt un, à 50 mètres environ; sa tête seule se montre à la surface de l'eau, j'épaule rapidement et je tire; mais je n'ai pas fait la part de l'impulsion acquise par la marche de la yole et ma balle passe à quelques pouces trop haut. Nous continuons à

avancer en silence, ramant à petit bruit, entrant dans un bayou, puis dans un autre, voguant au milieu des grandes herbes submergées ; il n'y a pas un souffle d'air et le soleil darde d'aplomb ses rayons brûlants sur nos têtes ; on n'entend que le chant de quelques oiseaux et les grognements sourds des alligators cachés dans les fourrés épais qui masquent les deux rives. J'entrevois un autre de ces amphibies nageant entre deux eaux, ma balle le frappe derrière la tête et n'entre pas, enfin je finis pas en atteindre un, énorme, juste au-dessous de l'œil ; blessé grièvement, il ne peut plus plonger, mais il me faut encore quatre balles pour l'achever, la dernière pénétrant sous l'épaule ; il m'avait montré dans un de ses mouvements le point faible et j'en avais profité. Le monstre avait près de 12 pieds de long. Un peu plus loin j'en tire un autre beaucoup plus petit ; à la première balle il tourne sur lui-même et nous montre son ventre d'un blanc de porcelaine ; mais je n'arrive pas à jeter le nœud coulant tout préparé que j'ai à côté de moi autour de l'une de ses pattes et il coule à fond.

Satisfaits de ce résultat, nous regagnons les bords du lac où nous faisons honneur à nos provisions ; puis, tandis que M. A*** pêche à la ligne, armé de mon fusil, que j'ai échangé contre ma carabine, je vais tirer quelques oiseaux ; je tue entre autres une sorte de bécassine fort jolie, que je ne connais pas, et dont mes compagnons ne peuvent me dire le nom.

A cinq heures, désespérant de voir la brise se lever, nous nous mettons vigoureusement à nos avirons avec la perspective peu consolante d'une traversée de

20 milles pour gagner le point où nous voulons débarquer pour rentrer à la *Nouvelle-Orléans*.

Le temps est superbe et je ne tarde pas à ne plus songer à notre mode de locomotion. Il serait difficile de rêver quelque chose de plus grandiose que ce lac immense aux eaux presque immobiles, éclairées par un merveilleux coucher de soleil; elles se teintent tour à tour de colorations pourpres, puis d'un rose pâle, puis d'un jaune tendre comme la primevère. La nuit vient petit à petit et bientôt le disque argenté de la lune paraissant, les flots brillent comme une nappe d'argent liquide dans l'ombre. Rien ne vient interrompre le grand silence de la nature que le bruit régulier de nos avirons et au loin le coassement aigu de ces énormes grenouilles, grosses comme la tête d'un enfant, connues sous le nom de *bull-frogs* ou grenouilles taureau, qu'on rencontre dans tous les marais de ces parages. Dans la distance, un brick et deux lougres surpris par le calme, immobiles avec leurs voiles inertes le long des mâts, semblent de grands oiseaux qui s'apprêtent à prendre leur vol.

Nous nous relayons tour à tour à la barre, de façon à ne pas avoir besoin de nous reposer, et enfin à onze heures et demie nous débarquons dans le bayou *Saint-Jean*. Une demi-heure après nous rentrions à la *Nouvelle-Orléans*.

29 avril. — Je me rends, dans l'après-midi, à une réunion d'un nouveau genre sur le terrain de courses, à laquelle j'ai été convié. La fête a été organisée encore en faveur d'une œuvre de charité, d'un hôpital protestant, par les jeunes gens du *New-Orleans Club*, et cha-

cun s'est empressé d'y apporter son concours. La nature, semble elle aussi, s'être mise en frais pour la circonstance, jamais le temps n'a été plus délicieux; une brise légère tempère la chaleur du jour. Les tribunes regorgent de monde, de femmes surtout, en toilettes légères et brillantes.

Le programme que je reçois en entrant dans l'enceinte est déjà par lui-même une curiosité. Aujourd'hui, il ne s'agit plus d'encouragements donnés aux chevaux de pur sang, mais bien d'une course en partie liée, distance 1 mille, et d'un prix de consolation, distance 2 milles, pour mules montées par des *gentlemen riders*.

Quels noms et quels *pedigrées* que ceux des animaux engagés! *Chaperonne*, one thousand years old, out of *Tradition*, by *Suspicion*, dam *Imposition*. — *Cancan*, fifteen years old, by *Offenbach*, out of *Grande-Duchesse*, dam *Hilarious*, etc. — Presque tous, à vrai dire, mériteraient d'être cités.

A l'heure dite, la cloche sonne et les mules se rangent au poteau de départ, les *gentlemen riders* irréprochables dans leur tenue. Chacun porte les couleurs de quelqu'une des dames dans la tribune. Le starter donne le signal et les coureurs s'élancent au milieu d'un nuage de poussière. L'enthousiasme est à son comble et les paris s'échangent. Mais le champ s'égrène, la poussière tombe un peu et permet de suivre les péripéties de la lutte; ici une mule se dérobe, là une autre s'arrête court et son infortuné cavalier passe par-dessus les oreilles ; au dernier tournant, la lutte se trouve circonscrite entre *White League* et *Centennial*, et, après une arrivée botte à botte depuis le poteau de distance,

Centennial l'emporte d'une tête. Le vainqueur est acclamé par mille applaudissements, et la musique entame les premières mesures d'une marche triomphale. A ce bruit, soudain les mules prennent peur; celle qui vient de dépasser le poteau d'arrivée la première, s'emporte malgré les efforts de son cavalier; celle qui est arrivée seconde s'arrête court, fait un tête-à-queue et, déposant son jockey, se sauve dans la direction opposée; son exemple est contagieux, et, parmi les mules qui arrivent successivement, les unes suivent *White League* dans sa fuite, tandis que les autres, comme frappées de stupeur, refusent d'avancer. Le spectacle est d'un comique achevé.

Les autres épreuves sont courues à leur tour et toutes offrent des péripéties amusantes; enfin la fête se termine à la satisfaction générale des spectateurs, sans doute à celle des pauvres aussi, car la recette a dû être fort belle.

---

30 avril. — Il vient de se produire un curieux exemple de la triste situation politique de la *Louisiane*. Le gouverneur *Kellog* étant parti pour *Washington*, pendant son absence l'intérim est rempli par le lieutenant gouverneur *Antoine*, un nègre qui, il y a quelque temps, était un simple barbier de la ville. Ce lieutenant gouverneur s'est empressé de remplacer quelques-uns des collecteurs de taxes par de ses créatures à lui. Naturellement, à son retour *M. Kellog* remettra en place les anciens fonctionnaires, mais, pendant ce temps, les amis d'*Antoine* auront fait une petite fortune, ils auront

fait rentrer une trentaine de mille dollars, qu'ils se partageront, et on passera l'éponge sur cette irrégularité en raison des difficultés de tout genre qu'on aurait à retrouver ces collecteurs de quelques jours et à leur faire rendre gorge. Et puis, ce sont très certainement des agents électoraux ou des électeurs influents qu'il faut ménager. C'est pour cette même raison que les grecs dont j'ai été victime n'ont pas été poursuivis, malgré les ordres de *M. Kellog.*

Il est incontestable que l'une des causes premières de la corruption qui règne dans les services publics aux États-Unis et de l'insuffisance de la majorité des employés, c'est la disposition générale des esprits qui fait qu'on regarde toute fonction publique, soit fédérale, soit dans l'État, soit municipale, comme une récompense due au concours politique des uns ou des autres. On nomme tel ou tel individu dans le service des postes, ou shériff, ou à telle ou telle autre fonction, non pas parce que cet individu est capable de remplir ces fonctions, mais parce qu'il a rendu service à un parti ou à un autre, dans les élections ou dans quelqu'autre circonstance.

1er mai. — Seul avec un chasseur de *Saint Mary's County,* je retourne à la chasse dans les environs de la *Rivière du Chef-Menteur ;* et j'ai, cette fois, la chance de tuer un cerf de Virginie, tandis que mon compagnon en tue un aussi et en blesse un autre qui nous échappe.

2 mai. — *M. Bradisch Jonhson* m'ayant proposé de visiter une de ses *habitations*, je me dirige, à sept heures du matin, vers le rendez-vous qu'il m'a donné au quai d'embarquement situé au bas de *Bienville street*. Nous prenons le bateau à vapeur, et au bout d'un trajet d'une heure, en remontant le *Mississippi*, nous arrivons à la tête de ligne du *New-Orleans and Texas Railroad* qui ne va encore que jusqu'à *Donaldsonville*. Nous descendons à une petite station qui se trouve un peu avant et à une courte distance de laquelle est situé l'établissement où nous nous rendons.

Sur notre route nous avons traversé un grand nombre d'habitations. Les terres en étaient bien cultivées généralement. Parfois j'apercevais des rizières, mais la plupart du temps c'étaient des champs de cannes à sucre, de maïs ou de pois.

Les cannes ne sont encore que peu élevées au-dessus du sol et on peut aisément se faire une idée des soins qu'exige leur culture. Les champs sont coupés par une foule de fossés d'écoulement fort bien entendus. On plante les cannes vers le mois de mars et la récolte commence ordinairement vers la fin d'octobre. Le plant sert pendant trois ans. C'est la première année qui est la plus productive. Après la troisième récolte on arrache les souches et le terrain est semé soit en pois, soit en maïs. Dans la culture de la canne à sucre on fait beaucoup usage d'engrais. *M. Johnson* fait grand éloge des travaux sur cette matière de M. Georges Ville et il affirme que la production peut être accrue d'un tiers par l'emploi des engrais préconisés par notre compatriote.

L'habitation que je visite aujourd'hui a environ

2,000 acres de superficie, dont sept ou huit cents sont en cannes. La production n'est pas tout à fait de deux *boucauts* à l'acre. Le poids du boucaut varie un peu d'une localité à une autre, il est dans celle-ci de 1,435 livres en moyenne. Le sucre actuellement vaut 8 cents la livre. Il y a diverses espèces de cannes à sucre; c'est à la *canne à rubans* que *M. Johnson* accorde la préférence.

Le moulin pour écraser les cannes est mû par une machine de la force de 50 chevaux-vapeur. On y brûle la *bagasse,* c'est-à-dire les débris des cannes broyées, et du charbon.

La plantation aujourd'hui occupe soixante nègres. Ils sont logés avec leurs familles dans de petites maisons, toutes bâties sur une rue unique. Les hommes sont payés 75 cents par jour. Les femmes, lorsqu'elles veulent travailler, sont employées et reçoivent un salaire de 50 cents. A chaque maison est attaché un petit jardin dont les habitants ont la jouissance, et sur leur demande il leur est attribué des terres où, à leurs moments perdus, ils peuvent cultiver des pommes de terre, du maïs, etc. Ces nègres mangent peu de viande à l'exception de la viande de porc. S'ils le désirent, ils peuvent se fournir de tout ce qui leur est nécessaire aux magasins de l'habitation; on se contente de retenir sur leur salaire le prix de ce qui a été fourni.

A la tête de la culture se trouve un créole français très bien élevé et avec tous les dehors d'un parfait gentleman. Il me dit que le travail actuellement ne revient pas plus cher qu'au temps de l'esclavage, mais que la paresse des noirs est une source d'embarras sans nombre et qu'elle exige une surveillance constante.

Dans quelques habitations on a pris le parti de cultiver à moitié, mais les résultats n'ont pas été très satisfaisants.

La culture de la canne à sucre offre une grande difficulté, c'est le chiffre élevé de la première mise nécessitée par l'outillage. Beaucoup d'anciens planteurs ruinés par la guerre se sont trouvés, la paix faite, avec leur terres, mais sans moyen de les mettre en culture. Ils ont fait des emprunts; malheureusement pendant quelques années les récoltes ont été médiocres et ils n'ont pu payer aux échéances. On a vu alors des plantations qui valaient un demi-million de piastres vendues pour 20 ou 25,000 $. Dans d'autres cas le non payement des taxes a produit un résultat identique et pour le montant des sommes dues, 15 ou 20 000 $, on a vendu des terres qui valaient sept ou huit fois autant.

M. Bradisch Johnson est propriétaire d'une autre habitation beaucoup plus considérable que celle que je parcours aujourd'hui; elle est située plus au sud et a 32 milles de longueur sur une largeur moyenne de 4 milles. Naturellement tout ce vaste espace n'est pas en culture; une portion seulement, comparativement restreinte, est en canne à sucre et en orangers, qui sont une source de revenus considérables. Il faudrait pouvoir disposer de quelques jours pour me rendre jusque-là et voir le pays, comme me l'offre mon hôte, mais j'ai fixé mon départ à après-demain, et, à mon grand regret, je suis obligé de décliner cette aimable proposition.

Nous allons donner un coup d'œil à une plantation voisine, puis nous rentrons luncher à la maison bâtie

sur la plantation de *M. Johnson*. Elle date du temps des premiers planteurs et est un peu lourde d'aspect, mais admirablement comprise pour protéger les habitants contre la chaleur.

A trois heures nous reprenons le train qui nous ramène à la *Nouvelle-Orléans*, et mon guide, en arrivant, m'engage à venir à sept heures dîner chez lui. Je n'ai garde de manquer à cette gracieuse invitation. *M. Johnson* habite dans le quartier des Jardins une grande et belle maison dont l'intérieur est très commode et dont l'ameublement offre tous les raffinements de l'élégance et du goût. J'y trouve ses deux filles, Mmes F*** et W***, auxquelles il me présente et j'y finis la soirée.

---

3 mai. — Quelques généralités sur la *Louisiane*, avant de quitter ce charmant pays dont j'emporterai de si bons souvenirs!

La *Louisiane* doit son nom aux Français qui, sous Louis XIV, en prirent possession et vinrent s'y établir.

Ce nom s'appliquait alors à un immense territoire, mais dont peu à peu nous perdîmes la plus grande partie. Après des vicissitudes sans nombre, après avoir appartenu tour à tour à l'Espagne et à la France, la contrée qui constitue ce qu'on appelle aujourd'hui la *Louisiane* fut cédée en 1803 aux États-Unis; elle entra dans l'Union en 1812. Un dixième à peine du territoire est cultivé. La population, lors du recensement de 1870, était de 732,731 habitants dont plus de 360,000, c'est-à-dire près de la moitié, étaient des noirs. Le pays est plat dans la plus grande partie et le terrain est pour

les trois cinquièmes un terrain d'alluvion; dans les autres portions qui appartiennent au terrain tertiaire, on rencontre un peu de fer et de charbon. Les côtes, très découpées, sont basses et souvent inondées, couvertes de marais et de lagunes, de lacs dont plusieurs sont d'une étendue considérable; dans l'intérieur, on trouve de bonnes terres de culture, de belles prairies, des forêts de pins principalement, souvent considérables. La région la plus fertile est celle qui entoure la Nouvelle-Orléans. Le Mississippi, de tous les fleuves qui arrosent la *Louisiane*, est le seul important. Malheureusement, à l'entrée, une barre d'un accès difficile met un obstacle sérieux à la navigation. On travaille actuellement à élargir la passe et il y a tout lieu de croire que les travaux en cours d'exécution auront le résultat attendu. Une ère nouvelle de prospérité commerciale s'ouvrira alors pour la Louisiane et pour la Nouvelle-Orléans en particulier. La population actuelle de la métropole du Sud est de 191,418 habitants; elle n'était, en 1815, que de 33,000 habitants. La Nouvelle-Orléans est le plus grand marché de coton du monde entier; l'an dernier, il en a été expédié de cette ville 1,200,000 balles, la production totale aux États-Unis ayant été de 4,600,000 balles.

En dehors du coton, la *Louisiane* produit du sucre de canne en abondance. La production de l'État, en 1875, a été de 144,146 boucauts de sucre, de 1,185 livres en moyenne. Il y a été fait aussi pour près de 3 millions de dollars de riz.

La capitale de la Louisiane est *Bâton Rouge* sur le *Mississippi*, à 130 milles environ au-dessus de la Nouvelle-Orléans.

III

DE LA NOUVELLE-ORLÉANS A JACKSONVILLE
LA FLORIDE

4-12 MAI

Mobile. — Montgomery. — L'État de l'Alabama. — Un train de plaisir. — Le sud-ouest de la Géorgie. — Arrivée en Floride. — Jacksonville. — Chasse dans l'intérieur. — Saint-John's River. — Saint-Augustine. — Les plantations d'orangers. — Quelques mots sur la Floride et sa situation politique.

4 mai. — A six heures et demie du matin je quitte l'hôtel *Saint-Charles*, et je me rends à la gare, où je trouve, venu pour me serrer la main avant mon départ, un de mes anciens camarades avec lequel j'ai passé souvent de bonnes longues heures à parler du temps passé. B*** a donné sa démission après la guerre et il est venu s'établir ici où il avait des intérêts; il s'y est marié et il est rédacteur d'un des journaux les plus appréciés à la Nouvelle-Orléans, *Wal Picayune.*

Debout sur la plate-forme, à l'arrière du wagon où j'ai pris ma place, nous causons quelques minutes encore, puis la cloche sonne, le train s'ébranle et mon vieux camarade n'a que le temps de sauter sur le quai. Nous nous disons encore adieu de la main, bientôt je le perds de vue et, quelques instants après, la Nou-

velle-Orléans disparaît à son tour dans la vapeur légère du matin.

La voie ferrée suit le rivage du *golfe du Mexique;* le pays, très plat, n'offre rien de saillant en dehors de cette exubérance de végétation que je ne puis me lasser d'admirer depuis mon arrivée dans ces régions. Nous passons la rivière du *Chef-Menteur*, où je suis venu déjà deux fois, aux *Rigolets*, où le lac *Pontchartrain* communique avec le lac *Borgne* et la mer, et nous traversons la passe sur un long viaduc construit sur pilotis. Le train continue à suivre la côte; au loin, on voit les voiles blanches ou les panaches de fumée des navires qui entrent à la Nouvelle-Orléans ou qui en sortent; parfois la voie ferrée rentre pour quelques instants dans l'intérieur, on traverse alors des pinières considérables dont l'exploitation constitue une des principales richesses de cette partie de la Louisiane; puis nous passons à *Mississippi City*, sur le golfe même, à *East Pascagoula*, sur la baie du même nom; enfin, quittant la côte, nous remontons vers le sud-est et entrant dans l'État d'*Alabama*, nous arrivons bientôt à *Mobile*.

Mobile est une ville de 40,000 âmes, située sur la baie du même nom, au point où la rivière *Mobile*, formée de l'*Alabama* et du *Tombigby*, vient se jeter dans la mer. L'entrée du fleuve est malheureusement obstruée par des bancs de sable et des bas-fonds, de sorte que les navires d'un tonnage élevé sont obligés de remonter à quelque distance par un des bras de la rivière pour redescendre aux quais de la ville, qui est un marché de cotons des plus importants.

Mobile est en elle-même assez jolie. *Government street* surtout produit un bel effet avec les grands jardins remplis de fleurs qui la bordent de chaque côté et la double rangée de grands arbres, chênes verts et cyprès, qui l'ombragent. Les maisons, perdues au fond de ces masses de verdure, ressemblent un peu à celles qu'on voit à la Nouvelle-Orléans, dans le quartier des Jardins.

Pas de monuments dignes de remarque. Mais ce qui donne à la ville de *Mobile* un caractère tout particulier, ce sont les animaux qui errent en liberté dans les rues, vaches, chèvres, chevaux, etc. Il me paraît aussi que les négresses et les femmes de couleur s'habillent plus coquettement encore que dans les villes que j'ai parcourues jusqu'ici dans le Sud. Les étoffes dont elles se servent sont de couleurs plus vives et plus tranchées.

Renseignements pris, j'aurai quelque difficulté à me rendre de *Pensacola* dans l'est de la Floride, et je me décide à partir demain pour *Montgomery*, dans l'*Alabama*.

5 mai. — A l'hôtel, en entrant ce matin dans la salle à manger, une notice assez plaisante que je n'ai pas remarquée hier frappe mes yeux. Elle est répétée en deux ou trois exemplaires au-dessus de l'endroit où on laisse son chapeau : « On est respectueusement prié de ne pas prendre d'autre chapeau que le sien. » Ceci me rappelle ces affiches placardées dans tous les couloirs de l'hôtel *Saint-Charles*, à la Nouvelle-Orléans, prévenant le public que le propriétaire ne se reconnaît pas responsable des chaussures laissées à la porte des chambres et de ces deux autres qu'on trouve presque partout dans les hôtels aux États-Unis : « Prenez garde

aux voleurs! » et « Fermez vos portes quand vous sortez, et pendant la nuit! »

A midi, je prends la route de *Montgomery*. Le chemin de fer suit pendant quelque temps l'embouchure de la rivière de *Mobile*, bordée d'abord de prairies que limite une ceinture d'arbres d'un vert superbe. Puis nous entrons dans une série de bois où dominent les chênes verts et dont les dessous sont formés d'un fouillis presque impénétrable d'arbustes et de grandes herbes, et nous traversons successivement les différents bras de la rivière sur des sortes de jetées bâties sur pilotis. Ces larges cours d'eau garnis jusque sur les bords d'une végétation puissante qui se réflète dans l'onde, offrent de charmants points de vue, d'une fraîcheur extrême.

Le pays devient plus cultivé, les champs alternent avec les bois, et les maisons en troncs d'arbres des noirs, dispersées dans la campagne, sont d'un effet des plus pittoresques. Le train s'arrête quelques instants au point de jonction de la ligne qui mène à *Pensacola*, puis reprend sa course vers le nord-est.

Après *Greenville*, le pays devient un peu plus accidenté; la culture semble aussi s'améliorer; dans les prés et les bois on aperçoit un grand nombre de porcs et de bestiaux. J'arrive à *Montgomery* au moment du coucher du soleil.

Cette ville, située sur la rive gauche de l'*Alabama* et la capitale de l'État de ce nom, est devenue célèbre parce que c'est là que, au commencement de la guerre de sécession, s'établit le gouvernement confédéré. La population est de 13,000 habitants; son importance commerciale, au point de vue des cotons surtout, est assez

grande. Quant à la ville en elle-même, en dehors de sa situation qui est pittoresque, elle n'offre rien de curieux et, après m'y être arrêté pendant deux heures, je prends le train à destination d'*Eufaula.*

6 mai. — Il est six heures du matin quand le train s'arrête à *Eufaula*, petite ville de 3 ou 4,000 âmes, qui n'a d'importance que comme point de jonction de deux ou trois lignes de chemin de fer. Elle est située sur la rive droite du *Chattahochee*, un des affluents de l'*Apalachiocola*, et dont le cours, sur une certaine distance, sert de limite entre les deux États de l'*Alabama* et de la *Georgie*.

Dans la portion sud de l'*Alabama* que j'ai traversée hier, le terrain paraît être tantôt sablonneux, tantôt un terrain d'alluvion. Entre *Montgomery* et *Eufaula*, le pays est couvert de bois et de prairies, et le sol laisse apercevoir des traces de grès et d'ardoises. L'*Alabama* était jadis un des deux ou trois États produisant le plus de coton ; il est légèrement tombé sous ce rapport. La culture de la canne à sucre n'y est pas non plus en aussi grande faveur qu'autrefois, mais on y fait beaucoup de grains et de bétail, du tabac, et on y a essayé de produire de la soie, mais sans grand succès. On y trouve du fer et du charbon.

Le train que je dois prendre n'arrivant pas avant au moins deux heures à *Eufaula*, j'ai largement le temps de parcourir la petite ville, qui n'offre rien d'intéressant, d'ailleurs. Quand, au bout d'une heure, je regagne la station, un spectacle amusant s'offre à moi. Un train de plaisir doit partir quelques instants avant le mien. Les noirs de la ville ont organisé une excursion dans

le voisinage et ils arrivent seuls, par groupes de deux ou trois, parfois par bandes plus nombreuses, portant leurs paniers de provisions pour la journée. Ils ont leurs vêtements de fête, et quelques-uns sont d'un comique achevé. Je remarque surtout un grand gaillard tout jeune, qui semble très fier d'un bel habit à queue, gris perle, que ses camarades regardent avec envie et admiration. Le pantalon est pareil, et une cravate bleue, un chapeau noir à haute forme et un parapluie violet, complètent sa tenue. Il flirte sérieusement avec une jeune personne, d'un magnifique noir d'ébène, habillée d'une robe dont le corsage bleu, le jupon gris perle semblable à l'habit de son compagnon, le chapeau couvert de fleurs et de rubans jaunes et roses, produisent la cacophonie de couleurs la plus étrange qu'on puisse voir. Bientôt ces nègres, au nombre de plus de quatre cents, me dit un employé, s'empilent dans le train qui va partir. Les uns chantent, les autres crient à tue-tête; tous semblent dans une joie sans pareille. Leur bonheur paraît à son comble quand enfin ils se mettent en route.

Un de mes compagnons de voyage qui regardait ce spectacle comme moi, s'approche alors et me dit: « Ne dirait-on pas des enfants? Tels vous les voyez, tels ils sont toujours; pourvu qu'ils aient de quoi s'habiller, et de quoi manger pour la journée, jamais ils ne songent au lendemain. » Et, poussant un soupir, il me raconte, mais sans amertume et sans aigreur, que, comme tant d'autres dans les États du Sud, il est une victime de la guerre; qu'il a perdu tout ce qu'il avait et que maintenant il voyage comme courtier en cotons pour faire vivre sa femme et sa fille, et essayer de faire une petite

dot à celle-ci, bientôt en âge de s'établir, et qui, jadis, était destinée à hériter d'une belle fortune.

Le train dans lequel je dois prendre place arrive enfin; j'y monte, il reprend sa marche et traverse la rivière. J'entre en *Géorgie*. L'aspect du pays a une grande analogie avec la portion de l'*Alabama* que je viens de quitter; les bords des cours d'eau sont enrichis par le limon qu'au temps des crues ceux-ci viennent y déposer; dans les autres parties, le sol est plus léger et parfois je remarque de larges espaces où le sol sablonneux est d'un rouge très prononcé. Les champs cultivés en céréales et en coton, les grands bois de cyprès, où l'on voit vaguer des bêtes à cornes en grand nombre, se succèdent tour à tour.

Dans le nord, me dit le courtier en cotons, le pays devient tout à fait montagneux et on y trouve des mines en abondance et de toute espèce, jusqu'à des mines d'or assez riches.

Le train s'arrête à *Smithville*, d'où part une ligne ferrée remontant vers le nord, puis à *Albany*, sur le *Flint River*, petite ville de 4,000 âmes, située dans la région qui passe pour la plus riche de la *Géorgie*. Un service de steamers est établi depuis *Albany* jusqu'au golfe du Mexique. Je continue ma route vers le sud et, à sept heures du soir, j'arrive à *Thomasville*, dont les rues larges et bien plantées sont du plus joli effet. La chaleur toute la journée a été étouffante, et c'est avec un vrai plaisir que je vais dîner dans un des petits hôtels de la ville, où il règne, comparativement à l'atmosphère du car, une fraîcheur délicieuse.

Après un arrêt de deux heures, je remonte en wagon,

et à minuit j'arrive à *Dupont*, où, pour la sixième fois depuis mon départ de *Mobile*, je change de voiture; je ne saurais m'en plaindre cette fois, c'est pour monter dans un *sleeping car*. Les dernières trente-six heures pendant lesquelles je viens de voyager, m'ont de plus en plus confirmé dans mon opinion sur les exécrables wagons américains.

7 mai. — La chaleur toute la nuit dans le *sleeping car* a été suffocante, et ce m'est une vive satisfaction de voir enfin poindre le jour. Je me hâte d'aller m'asseoir sur la plate-forme à l'arrière. Depuis deux heures nous avons quitté la *Géorgie* et nous sommes entrés en *Floride*. Le pays est plat et sablonneux, quelquefois marécageux. On ne voit que peu de traces de culture. Tour à tour défilent sous mes yeux des pinières, des *swamps*, ou de ces immenses plaines couvertes de hautes herbes, de lataniers, de fougères, etc., qu'on appelle des *savanes*. Un peu plus tard, comme nous nous rapprochons de *Jacksonville*, j'aperçois quelques vergers, des champs d'orangers, puis çà et là quelques petites maisons entourées de vastes cultures maraîchères. Le pays est renommé pour ses fruits et ses légumes, qu'on expédie dans les États de l'Est et et du Nord.

Vers dix heures, enfin, j'arrive à *Jacksonville*, sur la rive gauche du *Saint-John's River*, à une vingtaine de milles de l'Atlantique et une station d'hiver réputée dans toute l'Amérique. Je me fais conduire à l'hôtel. A la porte, l'hôte m'accueille en me demandant ce que je pense de la chaleur (à l'ombre, le thermomètre marque déjà 93° F.); je lui réponds que je la trouve excessive;

il s'empresse de m'assurer que cette température est tout à fait anormale et qu'en moyenne elle est inférieure ici à celle de la *Nouvelle-Orléans*. Je ne discute pas son dire.

Il est possible qu'il ait raison, car vers trois heures une brise de mer vient fort agréablement rafraîchir l'air. J'en profite pour visiter la ville.

Elle offre une curieuse analogie avec un grand nombre des villes d'eaux d'Europe. Les grandes allées ombragées de beaux arbres; les nombreux hôtels, les chalets, les maisons de location; la rue principale avec ses boutiques de fleurs, de pâtisserie, de souvenirs de l'endroit; rien n'y manque, pas même le sable fin et blanc qu'on trouve au bord de la mer à *Trouville* et à *Deauville*, par exemple, dans lequel on enfonce jusqu'à mi-jambe et qui oblige la municipalité à établir des trottoirs en planches. Mais ce qu'on ne voit pas en Europe, ce sont la verdure, les fleurs et surtout ce ciel des pays chauds qu'on trouve à *Jacksonville*, cette magnifique rivière *Saint-John*, très large en cet endroit, dont les rives se perdent dans les masses verdoyantes des plantes des tropiques.

Les rues sont presque désertes, la plupart des étrangers sont partis en raison de la grande chaleur; beaucoup d'hôtels et de maisons sont déjà fermés; mais cette demi-solitude ajoute, à mon gré, beaucoup au charme de l'endroit.

Le soir, je vais me promener le long de la rivière en causant avec un chasseur auquel j'ai écrit de la *Nouvelle-Orléans* de venir me joindre ici pour une excursion dans l'intérieur. C'est un mes amis qui m'a

donné l'adresse de cet homme ; il répond en tout point au curieux portrait qui m'en a été fait. *Hatch*, c'est son nom, habite à une trentaine de milles de *Jacksonville*, il connaît admirablement le pays et est prêt à m'accomgner, mais il craint qu'étant données l'époque avancée de la saison et les grandes chaleurs, il ne soit difficile de demeurer longtemps dans l'intérieur. Nous essayerons pourtant de faire une courte expédition demain.

6 mai. — Prenant le chemin de fer qui mène à *Cedar Keys*, nous descendons à une petite station, à une cinquantaine de milles de *Jacksonville*, puis, après un léger déjeuner dans une sorte de cabane dont le propriétaire est un ami de *Hatch*, nous nous dirigeons vers l'intérieur du pays. La contrée offre des aspects très variés ; pendant plusieurs milles nous marchons à travers ce qu'on appelle des *pine barrens*, larges étendues de forêts où les arbres espacés ne sont que des pins très élevés, sous lesquels poussent une sorte d'herbe grossière, des lataniers en grand nombre, quelques broussailles ; le sol sablonneux est d'une aridité extrême ; de temps à autre, cependant, on rencontre quelque mare d'eau cachée dans les herbes qui n'a pas encore été desséchée ; pendant la saison des pluies une grande partie de cette région, me dit mon guide, est inondée. Plus loin, nous arrivons à une véritable forêt de chênes verts, de magnoliers et d'autres arbres encore, dont le feuillage fait un contraste agréable avec celui de la forêt de pins que nous venons de quitter. Une couche épaisse d'humus couvre le sol, il est émaillé de fleurs, l'herbe est plus riche ; des vignes vierges, des jasmins courent de branche en branche et remplissent l'air de leurs par-

fums; nous arrivons à un petit lac dont l'eau scintille au soleil; à notre approche, quelques oiseaux s'envolent; perdu dans les hautes herbes et les broussailles, je ne puis les distinguer. La chaleur est devenue presque intolérable. Je n'ai aperçu encore à portée que quelques écureuils et deux ou trois jolis petits oiseaux; tout d'un coup un des chiens que nous avions avec nous donne un ou deux coups de voix, et un énorme volatile s'enlève à quelques pieds au-dessus du sol pour se dégager des broussailles au milieu desquelles il a été surpris : mon coup de fusil le jette par terre. A ma grande joie je viens de tuer un superbe dindon sauvage. *Hatch* paraît un peu étonné que nous ayons rencontré cet oiseau dans ces parages et me dit qu'assurément il doit s'en trouver d'autres. Mais l'herbe est épaisse et très haute, le taillis touffu, et, bien que les chiens semblent nous accuser la présence du gibier, nous ne pouvons arriver à le faire lever. Puis la journée s'avançant, il faut songer à revenir à la cabane d'où nous sommes partis ce matin. Depuis trois jours j'ai été repris de fièvres intermittentes. Malheureusement, l'heure à laquelle l'accès prévu devait survenir ne tarde pas à sonner et j'ai toutes les peines du monde à regagner l'abri hospitalier où j'arrive épuisé. Mon compagnon insiste pour que je n'essaie pas de renouveler mon expédition; il prévoit, d'ailleurs, de la pluie pour demain et me conseille de profiter du train qui passera dans la soirée pour rentrer à *Jacksonville*. Demain matin nous pourrons remonter le *Saint John's River* et cela sera moins fatigant que de recommencer une journée comme celle d'aujourd'hui.

Je me rends à ses avis et nous rentrons à *Jacksonville* tard, mais pas assez cependant pour que je ne puisse faire peser le dindon que j'ai tué et qui accuse un poids d'un peu plus de 30 livres! *Hatch* m'assure que parfois les vieux coqs pèsent jusqu'à 35 livres! Cela me semble au moins douteux, étant données la taille de l'oiseau que j'ai rapporté et la balance dont je me suis servi, qui me paraît sujette à caution.

9 mai. — J'ai la conviction, ce matin, qu'il me sera impossible de rester longtemps en *Floride*, tant je me sens fatigué par ces quatre jours de fièvre, et je me décide à simplement faire une courte tournée sur la *Rivière Saint-John* et à repartir pour le Nord. Je congédie *Hatch*; il me répète que pour lui-même il est satisfait de cette décision, et, à neuf heures du matin, je m'embarque sur un steamer qui fait le service sur le fleuve.

Ce magnifique cours d'eau prend sa source dans d'immenses marais qui se trouvent au cœur même de la *Floride*, non loin de la côte est; il est long de plus de 400 milles et sa largeur, dans la portion inférieure, varie entre 1 et 6 milles, La marée se fait sentir jusqu'à *Palatka*, c'est-à-dire à près de 80 milles de l'embouchure.

Les bords du *Saint-John* offrent un luxe de végétation extraordinaire : grands arbres de toute espèce, magnoliers, cyprès, chênes verts, grandes herbes curieusement découpées, etc. Dans la partie nord du cours du fleuve, à chaque méandre on aperçoit de jolies habitations, des villages coquets ensevelis dans la verdure. De même qu'au nord de *Jacksonville*, le pays ne présente pas trace de grandes cultures; mais on y fait un commerce

considérable en bois, en légumes, et en fruits, principalement des oranges.

Successivement le vapeur s'arrête à *Mulbery Grove*, à *Mandarin*, où l'on me montre la résidence d'hiver de Mrs. *Beecher Stowe*, à *Hibernia*, à *Magnolia*, qui doit son nom aux beaux magnoliers qui l'entourent, et dans quelques autres localités où partout j'aperçois de vastes vergers d'orangers. Ainsi que me l'avait prédit mon chasseur hier, le temps s'est mis à l'orage, de gros nuages obscurcissent le ciel, et le paysage s'éclaire de teintes bizarres. Enfin les nuées se déchirent et la pluie se met à tomber à torrents. Il ne reste plus que moi comme passager et je me réfugie dans la chambre du pilote.

A trois heures, je débarque à *Tocoi*, à 50 milles de *Jacksonville*, et pendant une heure, sous un hangar, j'attends le train qui doit me mener à *Saint-Augustine*. Il n'y a presque pas de transit et les départs sont des plus irréguliers. Vers quatre heures, enfin, le train se met en route, la pluie s'est calmée et, quand le soleil se montre par instants, c'est merveille de voir les tons chauds que prennent tous les feuillages divers de la forêt à travers laquelle court la voie ferrée.

Malheureusement la pluie reprend bientôt de plus belle et quand je débarque, au bout d'un trajet de 18 à 20 milles, je me trouve à une certaine distance de la ville, fort embarrassé. Un employé me conseille d'attendre un peu, et effectivement au bout de quelques minutes un véhicule, assez curieux comme forme, venu pour prendre des colis, consent à me conduire à la ville, distante de près de 1 mille. Comme à *Jacksonville*, presque tous les

hôtels sont fermés, mais je finis cependant par en trouver un de cinquième ordre où je peux m'abriter.

10 mai. — Le soleil se lève radieux, l'orage d'hier n'a pas laissé de traces de son passage et c'est à peine si de loin en loin on rencontre quelque flaque d'eau qui n'ait pas encore été absorbée par le sol, quand vers huit heures je me mets en devoir de sortir.

L'histoire de la ville de *Saint-Augustine* est des plus curieuses. C'est le plus ancien des établissements européens existant dans ce qui forme actuellement les États-Unis. Fondé en 1565 par les Espagnols, ceux-ci, les Anglais et les Français s'y sont livré des combats sanglants.

Situé sur une presqu'île formée par deux petites rivières qui viennent se jeter dans la mer, Saint-Augustine est séparé de celle-ci par une longue île basse. La population n'est pas de plus de 3,000 habitants. Mais quel joli endroit! Quel cachet ont ces rues étroites où deux voitures auraient peine à passer de front, bordées de petites maisons presque toutes entourées de jardins où pêle-mêle poussent les orangers, les citronniers, les grenadiers, les palmiers, la vigne, les pêchers, les figuiers, que sais-je encore!

Quelques-unes des maisons les plus nouvelles sont, comme dans le reste du pays, construites en bois; mais celles qui datent de plus loin sont bâties en *Coquina*, sorte de pierre formée de sable fin et de petites coquilles agglomérés qu'on trouve dans l'île qui s'étend en face de la ville. Au contact de l'air cette substance prend une consistance très grande. Les maisons ainsi construites sont d'architecture espagnole avec un porche

très bas supporté par des colonnes. Il y fait un demi-jour qui maintient une fraîcheur agréable et les intérieurs fourmillent de ces contrastes d'ombre et de lumière si prisés par certains peintres.

Au centre de la ville se trouve une grande place, dite *Plaza de la Constitucion*, au milieu de laquelle s'élève un obélisque qui n'a rien de monumental et qui fut édifié en l'honneur de la Constitution libérale donnée à l'Espagne au commencement du siècle. La place elle-même est garnie de beaux arbres et sur les côtés on y voit un vieux marché d'un aspect assez original, la cathédrale avec son beffroi, qui date du commencement du XVIIe siècle, et l'ancien hôtel du gouvernement, qui malheureusement a été rajeuni et où sont établis divers services publics.

Je sors de la ville par une vieille porte demeurée debout avec un débris de rempart datant de la domination espagnole, et j'arrive au fort *Saint-Marks*, bâti sur la mer, et qui, commencé lors de l'occupation, ne fut terminé qu'en 1753, ainsi que le constate une inscription aux armes d'Espagne, sculptée dans la pierre au-dessus de la porte.

Très curieuse cette vieille construction avec son pont-levis, ses bastions, ses murs noircis par le temps, la petite tourelle où se tenait le guetteur, les vieux canons rongés par la rouille, qui gisent entassés dans un coin! Mais ce qui n'est pas moins intéressant, ce sont à l'intérieur les passages voûtés, l'antique chapelle, les cachots au fond desquels, si l'on en croit la tradition, on aurait trouvé des squelettes attachés au mur par des chaînes.

Le fort aujourd'hui sert de prison à des chefs indiens, sioux et comanches. Ils jouissent d'une liberté relative et ne sont astreints qu'à se présenter à l'appel qui a lieu tous les soirs au moment de la fermeture des portes.

Après avoir visité le fort, je fais le tour de la ville, suivant d'abord le quai, long de près de 1 mille, qui borde la rivière sud et de l'autre côté de laquelle s'élève un phare. Arrivé au bout du quai, je trouve deux scieries à vapeur, elles me semblent être les seuls établissements industriels de la ville, puis plus loin une série de marais dans lesquels paissent nombre de petits chevaux propres au pays. En continuant ma promenade, je passe devant un ancien couvent qui sert maintenant de caserne à un détachement de troupes fédérales et devant quelques très jolies résidences appartenant à des personnes riches du Nord qui, généralement, viennent passer les hivers à *Saint-Augustine*. Après cela je ne rencontre plus que des vergers et des plantations d'orangers.

J'avais grande envie de voir de près une de ces plantations; par hasard vient à passer l'individu qui, la veille au soir, m'avait justement indiqué l'hôtel où je suis descendu; il me reconnaît, et nous causons ensemble un instant, puis il me propose de venir voir ses orangers qu'il vient lui-même examiner. Le brave homme possède deux vergers très vastes. Il me dit que chaque oranger peut porter une moyenne de mille oranges par an, et rapporter ainsi annuellement 25 $; mais, généralement, il n'y a qu'une bonne année sur deux. Il prétend aussi qu'il vaut mieux semer les orangers que les planter, bien que dans le premier cas il faille

douze ans pour obtenir une récolte, tandis qu'il n'en faut que cinq quand on emploie le second procédé.

Puis mon guide me mène à un arbre sur lequel l'année précédente on a laissé un certain nombre d'oranges. A la fin de la saison où elles auraient dû être cueillies, elles se sont flétries et quelques-unes sont tombées; les autres, quand la séve a remonté, se sont gonflées de nouveau, et petit à petit ont repris à peu près leur volume primitif. Ces oranges malheureusement ne supportent pas le transport et doivent être utilisées sur place. C'est regrettable, car qui n'en a pas mangé ne sait vraiment ce que peut être une orange. M. V*** m'en donne une à goûter, la peau en est un peu sèche, mais l'intérieur est tout à fait exquis.

Dans un coin du jardin j'aperçois des choux palmistes dont j'ai vu quelques spécimens dans ma dernière chasse; on considère cela comme un très médiocre manger et il n'y a guère que les habitants de l'intérieur qui en fassent usage.

L'auberge où je suis descendu n'offre, comme je l'ai noté déjà, aucunes ressources, et le soir arrivé, quand j'ai fini mon souper, je me hâte d'allumer un cigare et d'aller me promener sur la plage. La nuit est admirable; il n'y a pas un souffle d'air, les étoiles scintillent comme elles scintillent seulement dans le voisinage des tropiques. Assis sur la quille d'un bateau renversé que j'ai trouvé au pied du fort, en considérant le flot qui commence à descendre je pense aux amis que j'ai laissés de l'autre côté de ce vaste océan.

Mais on vient relever la sentinelle. Les pas des soldats sur les dalles du chemin de ronde troublent seuls

le silence de la nuit et en regardant la silhouette du vieux fort qui se détache sur la voûte étoilée, en entendant ce bruit cadencé auquel se mêle celui des armes, il ne tient qu'à moi de me croire transporté à cent vingt-cinq ou cent trente ans en arrière, alors que *don Alonzo Fernando de Herida*, gouverneur et capitaine général, commandait à *Saint-Augustine*.

> This is the place — Stand still my stead,
> Let me review the scene,
> And summon from the shadowy past
> The forms that once have been.
>
> LONGFELLOW.

Il est tard quand je rentre à mon logis; demain je partirai pour *Jacksonville*, où je m'embarquerai pour *Savannah* sur le steamer qui fait le service de cette côte, une des plus pittoresques qu'on puisse voir, paraît-il.

11 mai. — Parti à huit heures du matin de *Saint-Augustine*, ce n'est qu'à cinq heures du soir que j'arrive à *Jacksonville*. En arrivant j'apprends que le vapeur qui fait le service entre cette ville et *Savannah*, en touchant aux divers points de la côte, a éprouvé un accident et qu'on ne peut compter sur lui avant une dizaine de jours. Force m'est de recourir au chemin de fer par lequel je partirai demain à deux heures.

Dans la partie nord de la *Floride*, le sol est léger et convient surtout à la culture des fruits et des légumes; il est d'une grande fertilité et on m'a cité un fait qui le

prouve surabondamment. Au commencemment du mois, un propriétaire du pays ayant voulu en faire l'expérience, a pu sur un acre de terre faire sa troisième récolte de pommes de terre depuis le commencement de l'année. Il vient de le replanter pour la quatrième fois et pense faire au moins cinq récoltes dans son année.

Dans d'autres parties, au nord-ouest, on trouve des terrains excellents pour la culture du riz, du coton, de la canne à sucre.

Presque partout les bois, d'essences diverses suivant la nature du sol, viennent admirablement. Le pays, généralement très plat, est légèrement ondulé vers le nord-ouest; le sud de la péninsule offre de grandes étendues couvertes d'eau; des îles en nombre considérable, qui, pour la plupart, n'ont jamais été visitées par personne, émergent de tous côtés au milieu de ces espaces inondés et pourront un jour devenir d'un excellent rapport lorsqu'on aura fait les travaux de dérivation nécessaires.

Au dernier recensement, la population de la *Floride* ne dépassait pas 200,000 habitants, divisés presque également en blancs et hommes de couleur.

Pensacola à l'ouest, sur le golfe du Mexique, avec une population de 35,000 âmes, et *Jacksonville* avec ses 10,000 habitants, sont les deux villes commerçantes les plus importantes de l'État, dont la capitale est *Tallahassee*, qui se trouve sur le chemin de fer encore inachevé de *Jacksonville* à *Pensacola*.

Politiquement parlant, la *Floride* est aussi une des victimes des suites de la guerre de sécession. Les indi-

vidus qui sont au pouvoir sont presque tous venus du Nord et n'ont pas de racines dans le pays. Celui-ci est écrasé d'impôts, mais dont il ne profite guère. Les contribuables n'ont même pas la satisfaction de poursuivre leurs gouvernants qui mésusent des deniers publics, les jurys appelés à prononcer se trouvant toujours composés en partie de nègres, qui, n'ayant rien, ne payent pas d'impôts et ont tout intérêt à supporter les hommes de leur parti.

IV

DE JACKSONVILLE A NEW-YORK

13-22 MAI

Savannah. — Visite à une rizière avec le général Johnston. — Charleston. — La Caroline du Sud et sa situation politique. — Aspect de la Caroline du Nord dans la portion que je traverse. — Richemond. — De la Virginie et du rôle qu'elle a joué dans l'histoire des États-Unis.

13 mai. — Hier, je suis parti à deux heures, reprenant la route par laquelle je suis arrivé; pendant la nuit j'ai quitté la *Floride* et, à cinq heures du matin je me trouve en *Géorgie*, à *Jésup*, petit village de cinq ou six cents âmes, situé à l'embranchement de la ligne que je suis avec celle qui va de *Brunswick* (4,000 habitants), munie d'un port sur l'Atlantique, à *Macon* et *Atlanta*, la capitale de l'État (20,000 habitants).

Le pays ressemble beaucoup à celui que j'ai vu dans le sud-ouest; des pinières et des champs cultivés se succèdent tour à tour.

A huit heures et demie le train entre à *Savannah*, la ville la plus importante de la *Géorgie*. Elle est située sur la rive sud de la rivière *Savannah*, à 15 ou 16 milles de la mer. Cette rivière est, jusqu'à la cité qui porte son

nom, navigable pour les navires du plus fort tonnage; son cours, d'environ 450 à 460 milles, sert en partie de limite à la *Géorgie* et à la *Caroline du Sud;* dans la portion supérieure, ses bords sont couverts de plantations de coton; dans la portion inférieure, c'est-à-dire depuis une distance d'environ 50 milles au-dessus de *Savannah,* on ne voit guère que des rizières.

La ville de *Savannah* au dernier recensement avait une population de 28,235 habitants.

Je suis muni de deux lettres d'introduction, l'une pour le général *Lawton,* un général confédéré qui, blessé en 1862 sur le *Potomac,* fut nommé payeur général de l'armée du Sud et garda cette situation jusqu'à la fin: l'autre pour le général *Johnston,* qui fut pendant un temps général en chef des armées du Sud et s'y montra homme de guerre remarquable.

Je me rends chez eux; je ne trouve pas le premier, mais le général Johnston me reçoit de la façon la plus cordiale et se met à ma disposition entière. Je le remercie et je lui dis que certainement je profiterai de ses offres de service, mais que je ferai tous mes efforts pour n'en pas abuser.

En le quittant, comme c'est mon habitude dans toute ville où j'arrive pour la première fois, je me mets à parcourir à l'aventure les rues de *Savannah.* Cette ville s'étend sur un large plateau qui surplombe la rivière d'une cinquantaine de pieds. C'est dans la portion touchant à la rivière que se fait tout le commerce. Les magasins, les entrepôts pour le coton, le riz, etc., sont établis dans de grands bâtiments construits entre les bords de la rivière et le pied du rocher qui forme le

plateau, et sont adossés à ce rocher. Ces bâtiments ont cinq et six étages, le cinquième se trouve de plain-pied avec le haut du plateau. De nombreuses presses à coton avec lesquelles on fait les balles, des moulins pour le riz, sont établis le long des quais. En descendant vers le sud, je quitte le quartier des affaires. Les rues, comme dans la plupart des villes d'Amérique, se coupent à angles droits; les différents *blocks* sont séparés par de larges avenues plantées d'arbres superbes; elles s'ouvrent à leurs points d'intersection sur des squares de deux et trois acres, plantés d'arbres de toute espèce et fort bien entretenus. La plupart des monuments publics et des résidences des habitants riches de la ville sont bâtis sur ces squares. Presque toutes ces résidences particulières sont elles-mêmes entourées de petits jardins. *Savannah* a reçu le nom de *Forst City*, et c'est à juste titre.

Les monuments publics n'offrent pas d'intérêt. Il faut citer toutefois le monument élevé à la mémoire de *Pulaski* et une jolie fontaine située au milieu d'un square, où elle est entourée de fleurs et d'arbustes de tout genre qui sont d'un charmant effet.

Je rentre à l'hôtel pour déjeuner, et, au moment où je ressors pour continuer ma promenade, je suis abordé par un jeune homme que, presque aussitôt, à mon grand étonnement, je reconnais encore, comme cela m'était arrivé à la Nouvelle-Orléans, pour un de mes anciens camarades de Saint-Cyr, où il avait été admis au titre d'élève étranger. Ces rencontres inattendues dans un pays éloigné causent toujours un plaisir très grand, et c'est d'autant plus vrai pour moi dans cette circons-

tance, que j'ai conservé les meilleurs souvenirs de J***. Il est, me dit-il, établi maintenant planteur en Floride, à *Tallahassee*, mais sa famille habite *Savannah* et il a lui-même des intérêts en *Géorgie*. Il insiste pour me faire faire une promenade dans les environs et nous prenons une voiture.

Nous passons d'abord à *Forsyth Park* qui se trouve encore dans le périmètre de la cité; il n'a guère que 10 acres de superficie, mais est planté de très beaux arbres. Tout à côté, sur un espace de terrain assez vaste qui a été acquis, il y a quelques années, par la ville, se dresse un monument élevé à la mémoire des soldats confédérés tués pendant la guerre de sécession.

Puis, quittant *Savannah*, nous nous dirigeons vers le cimetière *Bonaventure*, à 4 milles de distance, situé sur un des bras du fleuve. Ce cimetière était autrefois, me dit mon compagnon, la résidence d'une famille alliée à la sienne, les *Tetnalls*, et il me fait observer que les grandes allées de chênes verts séculaires qui partagent ce terrain, un véritable parc, en quatre grandes sections, dessinent les contours d'un T immense. Les temps difficiles sont venus et la propriété a été vendue à une compagnie qui revend en détail, par lots, les concessions nécessaires pour établir des caveaux de famille.

Si le mot pouvait s'appliquer à un cimetière, je dirais de celui-ci qu'il est délicieux avec ses grands arbres aux branches desquels se balancent les longues mousses espagnoles et son fouillis disposé par la nature avec un goût exquis, de buissons odoriférants, de fleurs innombrables, au milieu duquel, quand un rayon de soleil pénètre, l'air semble de la poussière d'or.

En rentrant à l'hôtel, je me rencontre avec le général *Lawton*, chez qui j'avais laissé, ne l'ayant pas trouvé, la lettre d'introduction dont j'étais porteur. Il m'invite à venir passer la soirée chez lui où je trouverai sa femme, ses filles, son fils et quelques amis; j'accepte et il m'emmène séance tenante. Je passe dans cette demeure hospitalière quelques heures fort agréables. Deux des jeunes personnes, accompagnées par leur frère, nous font entendre nombre des plus jolies et des plus anciennes chansons nègres.

14 mai. — Le général *Joseph E. Johnston* et son ancien aide de camp, le colonel *Cole*, viennent pour me proposer de me mener visiter une rizière; j'en avais manifesté le désir au général. Notre petite excursion est fixée au lendemain et c'est la propriété du frère du colonel que nous irons voir.

Dans la journée je vais flâner dans la ville avec mon ancien camarade J***. Le hasard nous amène au point de rassemblement d'un bataillon de volontaires qui se rend aux funérailles d'un des officiers.

A *Savannah* comme dans presque tous les États du Sud, les sentiments d'autonomie sont encore très développés et l'issue de la guerre de sécession n'a pas changé le courant de l'opinion. La police de la ville est composée d'anciens soldats de l'armée confédérée qui en portent encore l'uniforme, ce dont les habitants sont très fiers. Quant au bataillon de volontaires, à la prise d'armes duquel j'assiste, il n'est formé que d'hommes éprouvés ayant appartenu à l'armée du Sud. Il a été réorganisé de suite après cette lutte de près de cinq ans pendant laquelle il avait perdu près des trois quarts de son effec-

tif; son uniforme est le même que celui qu'il portait alors et je vois conservé dans le dépôt où sont réunies ses armes, le premier drapeau de la confédération, avec un serpent la tête levée et portant une inscription réclamant des droits égaux pour tous les États.

Et cependant, la situation politique de la *Géorgie* est meilleure que celle de tout autre État du Sud. Cela tient à ce qu'aussitôt la guerre finie, les blancs, sans se laisser ni abattre, ni intimider, ni déborder, ont pris en main de suite la direction des affaires intérieures de l'État.

15 mai. — A dix heures précises, heure militaire, le général *Johnston* vient, ainsi qu'il était convenu, me prendre dans sa victoria. Nous avons une heure de route à faire par des chemins verts et ombragés délicieux. Pendant le trajet, nous causons de la campagne de 1861-1865. C'est une véritable bonne fortune de pouvoir entendre sur ce sujet l'homme qui s'est illustré dans tant et tant de circonstances, à *Bull Run* ou *Manassas*, à *Williamsburg*, à *Seven Pines*, dans son admirable retraite sur *Atlanta*, etc., etc.

Il s'exprime avec une simplicité pleine de charme, rendant justice à chacun et ne témoigne qu'un regret, que d'ailleurs il formule avec beaucoup de mesure, c'est que l'histoire de cette guerre n'ait pas encore été écrite par un homme capable, se tenant en dehors des sentiments de parti. Pareille chose, du reste, m'avait été dite déjà en diverses circonstances par les hommes qui ont le plus marqué dans l'armée du Nord comme dans celle du Sud.

En arrivant à l'habitation, le but de notre excursion,

nous trouvons le frère du colonel *Cole*. Sa demeure est admirablement située sur les bords de la *Savannah* et entourée d'une magnifique futaie de chênes verts, les plus beaux que j'aie vus encore. Le général souffrant un peu d'une de ses blessures, reste sous l'ombrage, et avec *M. Cole* je vais visiter la plantation.

Une minime portion seulement se trouve sur les bords de la rivière. La plus grande partie occupe l'île d'*Argyle* en face de la maison. Nous montons dans une barque et quelques coups d'aviron nous mènent à cette île. La rizière couvre une étendue d'environ 700 acres.

Successivement tous les ans, un sixième, c'est-à-dire un peu plus de 100 acres, est laissé en friche ou quelquefois mis en fourrages. C'est sur cette centaine d'acres que l'on cultive, l'année suivante, le riz destiné à être employé en semence.

On utilise deux espèces de riz qui n'offrent à l'œil de différence que dans la couleur de l'épi et qu'on distingue sous les noms de riz blanc et de riz doré. On sème le riz en plusieurs fois, depuis les premiers jours de mars jusqu'aux premiers jours de juin, de façon à n'avoir pas à faire toute la récolte en même temps et à échelonner les travaux. Les différentes époques des semailles sont réglées par les marées qui permettent d'inonder les champs dès que le grain est confié à la terre. Un vaste système de canaux d'irrigation coupe ces champs et permet, au moment des marées et suivant le degré de croissance du riz, de les inonder plus ou moins ou de supprimer l'eau.

Le terrain dans l'île d'*Argyle* est argileux; il en

résulte que lorsqu'il a été inondé et quand une fois l'eau écoulée le soleil vient frapper la terre, celle-ci acquiert la dureté de la pierre; aussi le premier labour se fait-il profondément, à sept et huit pouces, et avec des charrues attelées de deux mules au moins; avant les semailles on donne un deuxième labour moins profond, après lequel on emploie des herses et des brise-mottes. Le riz est semé ensuite avec des semoirs, puis le champ est inondé pour faire germer le riz et empêcher les oiseaux, surtout les *may birds* (noirs, avec le dos jaune), de venir s'en nourrir. Ces oiseaux sont une véritable plaie pour les cultivateurs de riz; ils ne se contentent pas de manger la semence qui vient d'être jetée, ils osent encore, lorsqu'elle est levée, l'arracher par la tige pour dévorer le grain. On emploie des femmes et des enfants pour les éloigner, mais cela souvent ne suffit pas et on est obligé de les tuer à coups de fusil. Le planteur a encore un autre ennemi dans la gent ailée, quand le grain est en lait et commence à se former. Ce sont des petits oiseaux, gros comme des ortolans, fort appréciés des gourmets et qu'on tue alors comme gibier.

Sur l'habitation de *Mr. Cole,* il y a trente nègres et quatorze mules toujours employés; mais à certaines époques, surtout au moment de la récolte qui se fait depuis le mois d'août jusqu'au mois d'octobre, on prend des ouvriers à la tâche et souvent il y en a plus d'une centaine. Les noirs employés à poste fixe sont logés dans de petites maisons fournies par le propriétaire et sont payés 17 $ par mois. Les travaux de terrassement pour les fossés, les digues, etc., sont faits par des ouvriers, irlandais en général, qui en hiver

viennent du Nord pour cet objet et travaillent à la tache.

La récolte se fait à la faucille. La paille est brûlée sur place quand on a mis de côté la quantité nécessaire pour la litière des animaux. Dans certaines plantations on s'en sert comme combustible pour la machine à battre, les ascenseurs, etc. Chez *Mr. Cole* on emploie le charbon de préférence. Généralement on n'use pas d'engrais dans la culture du riz; parfois, cependant, on emploie du guano dans les endroits un peu trop élévés pour que l'eau y arrive aisément, pour détruire et étouffer les herbes, afin de donner au riz la force nécessaire pour se dégager.

La production moyenne à l'acre sur la plantation que je visite est de *40 bushels*, le *bushel* pesant *44 livres.* Le prix de vente moyen, cette année, a été de 1 $ 68 le *bushel.*

Cette moyenne de production n'est pas celle des terres plus légères qu'on trouve en descendant le fleuve et le prix de vente moyen dans l'État n'a été que de 1 $ 40 le *bushel.*

En rentrant nous passons au moulin, au bord du fleuve, où se trouve une machine à battre et un ascenseur; la machine motrice est de 15 chevaux. Le riz, à mesure qu'il est récolté, est amené au moulin par les grands canaux d'irrigation sur des barques légères, puis, lorsqu'il a été battu, il est embarqué sur des schooners qui redescendent le fleuve avec leur chargement.

A l'habitation, nous retrouvons le général *Johnston* et, après un léger lunch, nous reprenons le chemin de la

ville. Le soir je dîne chez le général, puis, prenant congé de lui, je vais faire mes adieux à *M. Lawton.*

16 mai. — Vers neuf heures du matin je prends le train qui doit me mener à *Charleston.* Pendant quelques minutes il suit la rive sud de la *Savannah,* puis, la traversant, il sort de la *Géorgie* pour entrer dans la *Caroline du Sud.* Nous côtoyons la mer à quelque distance sans pouvoir la voir et nous passons à travers une longue suite de marécages et de marais sur des rails simplement posés sur des pilotis plantés de distance en distance. La végétation est dans toute cette région plus riche, s'il est possible, que je ne l'ai vue encore, plus variée dans ses tons et ses couleurs. Nous passons à *Yemassee* où s'embranche la voie ferrée qui mène à *Port-Royal,* le nouveau port militaire de la marine fédérale, et, à quatre heures du soir, nous arrivons sur la côte sud du port de *Charleston.* Le transbordement des bagages sur le ferry prend près d'une heure et, quelques minutes après que ce travail est achevé, le bateau nous dépose sur la rive opposée, dans un des faubourgs de la ville.

17–18 mai. — *Charleston* est située sur une presqu'île formée par le confluent des deux rivières *Ashley* et *Cooper,* à une distance de 6 ou 7 milles de la mer. Sa population est de 55,000 habitants. Les rues, sans être très larges, sont très suffisantes et dans le centre de la ville, au sud et à l'ouest, elles sont bordées de maisons pour la plupart de belle apparence, quelques-unes datant de la colonisation, mais dont beaucoup ont souffert de la guerre et n'ont pas été réparées. Un grand nombre sont entourées de jardins souvent fort beaux,

mais dont le passant ne jouit pas comme à la Nouvelle-Orléans, à Mobile, à Savannah et dans quelques autres villes du Sud; au lieu de clôtures en fer à hauteur d'appui, ils sont entourés de murs élevés, soit en pierre, soit en briques. — Peu de monuments méritent ce nom, sauf quelques églises. — Une très belle ruine couverte de mousses, de vignes vierges, de plantes grimpantes de toute espèce, dans Broad street, c'est ce qui reste de la cathédrale de *Saint-Finbar*.

A la pointe de la presqu'île on arrive à la Batterie, très jolie promenade qui s'étend des deux côtés est et ouest de la baie. Sur cette promenade donnent de fort belles maisons particulières, et la vue s'étend au loin sur *James Island*, sur *Sullivan's Island*, sur le fort *Sumter* dont la prise par les confédérés, commandés par le général *Beauregard*, fut en 1861 le commencement des hostilités. De la batterie on aperçoit aussi les différents quais où se fait l'embarquement des balles de coton; mais le mouvement y est peu considérable aujourd'hui; il n'y a plus en rade que quelques navires retardataires; la presque totalité des cotons a déjà été enlevée.

La portion nord et est de la ville, habitée principalement par les classes ouvrières, ne diffère en rien des quartiers peu fortunés des autres villes du Sud. C'est sur la côte est que sont tous les quais, les entrepôts et les presses où se font les balles de coton.

Au milieu des rues les vautours viennent se nourrir de détritus et de débris de tout genre. C'est leur rôle dans tous les États du Sud, où il est défendu de les tuer, mais c'est à *Charleston*, pour la première fois,

que je les vois dans l'intérieur de la ville même, remplir leur office.

La situation politique dans la *Caroline du Sud* est loin d'être aussi bonne que dans la *Géorgie*, et cela malgré l'énergie des blancs à défendre leurs droits. Les noirs sont en majorité considérable, le recensement de 1870 constate que sur une population de 728,000 habitants ils comptent pour 416,000. Les affaires sont dirigées d'une façon pitoyable, beaucoup des individus en place sont des hommes du Nord qui n'ont aucune attache dans le pays, de ces *carpet baggers*, comme on les appelle, venus pour vivre aux dépens des vaincus.

Les taxes sont cinq fois ce qu'elles étaient avant la guerre, la dette est quatre fois plus considérable et les fortunes sont diminuées de moitié. Un chiffre peut donner une idée de l'état de choses : les actions du chemin de fer *South Carolina*, émises à 100 $, sont tombées à 3 $.

La *Caroline du Sud* ne se remet que péniblement des épreuves qu'elle a subies et ce sont les capitaux surtout qui lui font défaut. Les immigrants qui viendraient s'y établir avec un peu d'argent pourraient y faire des affaires superbes. Les terres se vendent bien au-dessous de leur valeur.

Dans le sud de l'État on cultive le coton et le riz ; dans le centre les graines, blé, maïs, etc ; dans les régions plus élevées le tabac, le blé et autres céréales. L'exploitation des bois peut être aussi une source de revenus considérables.

La capitale est *Columbia*, à 135 milles environ de

Charleston et sur l'une des grandes routes ferrées qui mènent de *New-York* à la *Nouvelle-Orléans*.

Les hôtels de *Charleston* et les restaurants sont supérieurs à la majorité des établissements du même genre qu'on rencontre aux États-Unis. Quant au club principal de la ville, il est très exclusif, mais ses membres sont d'une politesse et d'une urbanité rares et je conserverai un fort agréable souvenir du dîner qui m'y a été offert la veille de mon départ.

---

19 mai. — Quitté *Charleston* de bonne heure dans la matinée par un train à destination de *Richemond*. — Le chemin de fer traverse quelques marécages, de grandes étendues de jardins maraîchers, puis pénètre dans une région où c'est à peine si de loin en loin on rencontre quelques traces de culture et où les pins, les cyprès, les lauriers, la vigne vierge, les plantes grimpantes de toute espèce, forment un massif presque impénétrable de verdure sous lequel parfois on voit miroiter l'eau des lagunes. Pendant plusieurs milles nous courons sur des rails posés sur des pilotis, à travers un marais qui, avec les travaux de dérivation nécessaires, pourrait donner à la culture des terres une fertilité extraordinaire. La température chaude et humide me rappelle mes expéditions dans les bayous du Mississippi et dans l'intérieur de la Floride.

Vers une heure de l'après-midi nous nous arrêtons à *Florence*, petite ville sans importance, mais le point

de jonction de plusieurs lignes de chemins de fer, entre autres de celle de *Columbia* à *Wilmington*.

Changeant de voiture, je monte dans le train de *Wilmington*. Nous traversons le *Great Pedee River* et prenons une direction presque ouest-est. Le terrain devient plus sec, les traces de culture sont plus fréquentes, on aperçoit un assez grand nombre de bestiaux et quelques habitations. Il est deux heures et demie quand nous arrivons à la limite entre la *Caroline du Sud* et la *Caroline du Nord*. Une grande portion de la contrée est couverte de forêts de pins considérables alternant avec des champs cultivés et parfois des marais; des bestiaux en assez grande quantité errent çà et là, un peu à leur guise. Mais il est facile de voir qu'on se rapproche de la zone tempérée. Les lataniers, les chênes verts, les magnoliers deviennent plus rares; ils ne tarderont pas à disparaître tout à fait. Vers sept heures du soir nous arrivons à *Wilmington* et c'est avec un véritable bonheur que nous accueillons la brise de mer qui vient enfin nous apporter un peu de fraîcheur.

Wilmington est une ville de 14,000 âmes et la plus importante de la *Caroline du Nord*. Elle n'est qu'à 20 milles de la mer et son port est destiné à devenir le débouché des produits de l'État.

En continuant notre route, le pays que nous traversons paraît plat et sablonneux, couvert de pins qu'on exploite pour le goudron, la poix et la térébenthine, dont il se fait ici un commerce considérable.

Dans le centre de la *Caroline du Nord* on cultive le coton, le maïs, le tabac qui fut découvert là et importé en Europe par *Walter Raleigh*, le favori de la reine

Élisabeth. La capitale de l'État porte son nom. La population de *Raleigh* est de 8 à 10,000 âmes à peine. Dans le nord-ouest de la *Caroline du Nord,* le pays est montagneux. Il est traversé par une des chaînes des monts *Alleghanys*, connue sous le nom de *Blue Ridge.* On y trouve des mines d'or, de cuivre et de charbon assez importantes.

La *Caroline du Nord*, malheureusement, souffre du même mal que la *Caroline du Sud.* Le recensement de 1870 donne pour la population un chiffre de 1,069,600 habitants, dont 691,000 sont des individus de couleur.

20-21 mai. — Après avoir voyagé toute la nuit, je me trouve vers cinq heures du matin au milieu d'un pays plus cultivé que ceux que j'ai parcourus depuis longtemps, bien que les étendues couvertes de pins dominent encore; je passe à *Enfield*, et, vers sept heures, j'arrive à *Weldon*, sur le *Roanoke River*, le fleuve le plus considérable de la *Caroline du Nord. Weldon* n'est encore qu'un village, mais comme il se trouve au point de jonction de plusieurs lignes de chemins de fer, il acquiert tous les jours une importance plus grande.

Au delà de *Weldon*, la contrée n'offre pas de traits caractéristiques; il faut noter toutefois que les champs cultivés prennent plus d'étendue. Le train pénètre en *Virginie* et ne tarde pas à entrer à *Petersburg*. C'est une ville de 20,000 habitants avec de nombreux moulins à farine, des manufactures de tabac et où, pendant dix mois, en 1864 et 1865, les confédérés, sous le général *Lee*, et l'armée fédérale, sous le général *Grant*, luttèrent sans relâche.

Une heure de trajet environ en quittant *Petersburg*

et j'arrive sur les bords du *James River*, qui bondit comme un torrent au milieu de rochers et d'îles verdoyantes. De l'autre côté se trouve *Richmond*, la capitale de la *Virginie*, où le train me débarque quelques instants plus tard.

Cette ville, dont la population est de 70,000 habitants, est bâtie sur une série de collines situées sur la rive gauche du *James River*, dans cette péninsule où se sont passés tant d'événements importants de la guerre de sécession. Quand les confédérés, en 1865, l'évacuèrent, ils mirent le feu au quartier bas, où sont concentrés les magasins et les entrepôts. Il ne reste plus de traces de cet incendie.

Richmond, en raison de la configuration du terrain sur lequel elle est bâtie, a été surnommée la *Rome américaine;* c'est une des plus anciennes villes de la *Virginie* qui, elle-même, est le plus ancien des treize États de la première confédération et pour cela a reçu le nom de *Old Dominion.* Il se fait à *Richmond* un commerce considérable en tabacs et farines, et l'on y compte beaucoup de manufactures et d'usines. La plus importante parmi ces dernières est celle de *Tredegar* qui, pendant la guerre civile, a fourni aux confédérés une grande partie de leurs canons et de leur matériel de guerre. Aujourd'hui elle est revenue à sa destination première, la construction des locomotives et des wagons.

Tout d'abord, en me promenant à travers la cité, mes regards sont attirés par le *Capitole.* C'est une construction greco-romaine n'ayant rien de remarquable par elle-même, mais qui est bâtie sur le sommet d'une

colline plantée de beaux arbres dont on a fait un square et d'où l'on a sur la ville des échappées de vue très pittoresques. Au milieu du *hall* situé au centre du Capitole, est une belle statue de *Washington* signée : *Houdon, 1788*. Cette statue repose sur un piédestal portant une inscription relatant que c'est l'assemblée de Virginie qui a élevé cette statue au patriote et au héros. Dans une des niches du pourtour, on voit un buste de *La Fayette;* les autres sont vides. Dans un coin du *hall*, j'ai remarqué un vieux poêle en fonte parfaitement intact et portant cette inscription : *Bazagio, fecit 1770*. C'est là, avec deux bas-reliefs en bronze placés au haut de l'escalier menant à la galerie qui fait au premier étage le tour du *hall*, tout ce qu'il y a à signaler dans le Capitole.

Quand on en sort par la porte ouest, on se trouve en face d'une statue équestre monumentale en bronze, de *Washington* toujours, dont la base en granit est ornée de statues, en bronze également, des grands hommes qui ont fondé la république. L'ensemble du monument est assez beau. On ne saurait en dire autant de la statue en marbre élevée à la mémoire de *Henry Clay;* elle se trouve à l'angle ouest du jardin. Dans la partie nord on remarque une statue en bronze offerte par des Anglais, hommage de leur admiration pour le général *Jackson*, celui qui, à *Bull Run*, mérita ce surnom de *Stone wall Jackson*, que lui conserva l'histoire.

Il n'y a rien à dire des autres monuments de la ville : constatons seulement en passant que, ici comme à *New-York*, le nombre des églises des différents cultes est vraiment fabuleux. Comme à *New-York* aussi et dans

les autres villes du Nord, la plupart des maisons sont construites en briques. Dans la partie nord-ouest de la ville, le quartier riche, les rues sont larges et plantées de beaux arbres, les maisons sont assez jolies et entourées de jardins bien ombragés avec de verts gazons, mais on n'y voit plus ce luxe de fleurs qui rendait si gais les jardins de la *Nouvelle-Orléans*, de *Mobile*, etc. C'est dans la portion sud de la ville, le long de la rivière, que se trouve le quartier commerçant; la principale rue pour les boutiques, *Main street*, court de l'ouest à l'est. Les ouvriers et les noirs occupent presque exclusivement le quartier sud-est de la ville, où l'on voit aussi des chantiers de bois considérables.

Le cimetière où a été élevé le monument destiné à conserver le souvenir des soldats confédérés tués en défendant leur cause et qui n'ont pas été reconnus, mérite une visite. Il occupe un long espace à l'ouest de la ville. Le monument commémoratif n'a pas de prétentions à l'architecture, mais produit un bel effet au milieu de la végétation qui l'entoure. C'est une simple pyramide de 40 à 50 pieds de haut, formée de blocs de granit non taillés et presque couverts par la vigne vierge et le chèvrefeuille en fleurs. Autour sont dispersées çà et là les tombes de ceux dont on a pu constater l'identité. Le terrain du cimetière est très accidenté, plusieurs cours d'eau le traversent et une quantité de fleurs, de rosiers surtout, disposés autour des tombes, témoignent du culte dont sont ici l'objet ceux qui sont morts pour leur pays. A l'extrémité du cimetière, opposée à celle où se trouve la pyramide dont j'ai parlé, on arrive à une terrasse d'où l'on

domine le *James River* et d'où l'on jouit d'une vue superbe sur les rapides et les îles de verdure qui parsèment le cours du fleuve, sur la ville et sur la contrée environnante.

22 mai. — A deux heures et demie je quitte *Richmond,* en route pour *New-York.* La contrée que traverse le chemin de fer n'offre pas de caractère bien tranché et n'a rien de pittoresque. Tour à tour se succèdent des bois ou plutôt des taillis, des champs et parfois des prés marécageux; le terrain est légèrement ondulé; les stations ne sont que de simples hameaux.

Après avoir traversé les deux rivières *Pamunkey* et *Mattapony* qui, en se réunissant, forment le *York River,* dont le cours limite au nord la presqu'île dont j'ai parlé précédemment, le train s'arrête à *Fredericksburg,* qui a été le théâtre d'une des batailles les plus disputées de la guerre de sécession, en décembre 1862, quand *Burnside* qui venait de succéder à *Mac Clellan* voulut forcer le passage du *Rappahannock River.* Les confédérés étaient commandés par le général *Lee,* qui avait sous ses ordres *Longstreet* et *Jackson*. Le premier défendait les hauteurs de *Marye's Hill,* nom sous lequel on désigne parfois cette bataille. Dans les environs de *Fredericksburg* eurent lieu une seconde bataille en 1863 où *Jackson* trouva la mort, puis une autre en 1864.

C'est aussi dans ces environs que naquit, en 1732, *Georges Washington.*

En quittant *Fredericksburg,* la ligne ferrée remonte vers le nord, et atteint bientôt les bords du *Potomac,* que nous suivons pendant quelques milles. A six heures

j'embarque sur le steamer qui, remontant le fleuve, doit me mener à *Washington.* Le *Potomac*, dans la portion que je parcours, a plus de 2 milles de largeur; presque partout les bords en sont plats, mais le paysage ne manque pas d'une certaine grandeur. Le soleil, près de disparaître, illumine l'horizon de teintes superbes, et sept ou huit schooners qui leurs grandes voiles déployées remontent le courant, rompent agréablement la monotonie du spectacle. Vers sept heures et demie, la cloche du bateau à vapeur sonne à toute volée : c'est en guise de salut; nous passons devant *Mount Vernon*, une petite éminence sur laquelle sont situés l'habitation de *Washington* et son tombeau. Le bateau continue sa route, et, à 8 milles plus haut, nous arrivons à *Alexandria*, où nous touchons.

En quittant *Alexandria*, je sors de la *Virginie* dont l'histoire est si intimement liée avec celle des États-Unis. C'est en *Virginie*, en effet, que fut effectué le premier établissement sérieux, sous ce capitaine *Smith* que sauva *Pocahontas*, la fille de *Powhatan*, le chef Indien qui régnait alors dans ces régions (1607); c'est en Virginie que commença la révolution dont le premier instigateur fut *Patrick Henry*, un petit avocat obscur dont on soupçonnait à peine l'existence dans l'assemblée de *Williamsburg*, quand il se révéla au mois de mai 1765; c'est en Virginie que sont nés *Washington*, *Jefferson* l'auteur de la déclaration d'indépendance, *Richard Henry Lee*, *George Mason*, l'auteur de la déclaration des droits, *Benjamin Harrison*, et une foule d'autres hommes illustres qui ont servi leur patrie avec honneur.

La Virginie, au moment de la révolution, avait cela de particulier qu'elle avait une organisation presque analogue à celle de la mère patrie, avec toutes ses distinctions de castes; et, chose assez curieuse, ce furent les grands propriétaires, ceux qui occupaient le premier rang dans l'échelle sociale, ceux qui descendaient en droite ligne et presque sans infusion de sang étranger des premiers immigrants et des réfugiés venus un peu plus tard pour échapper aux persécutions de Cromvell, qui inaugurèrent la résistance.

Au moment de la guerre de sécession, l'est de la Virginie se détacha de l'ouest, qui avait pris parti pour les États du Nord et s'était formé en un nouvel État sous le nom de *Virginie occidentale*, tandis que l'est gardait le nom de *Virginie*. Cette guerre entre le Nord et le Sud commença et se termina sur son sol, et elle en souffrit terriblement. Aujourd'hui elle ne paraît plus s'en ressentir : l'industrie et l'agriculture y ont repris tout leur essor.

Les principales productions agricoles sont les céréales, les bois de charpente, les tabacs. La plupart des usines qu'on y voit sont consacrées à travailler le fer. Il y a aussi des moulins à farine considérables et de nombreuses scieries.

Le sol, dans la portion est de l'État, est plutôt plat et sablonneux; dans l'ouest on trouve les *Monts Alleghanys* qui forment la limite avec la *Virginie occidentale*, et, courant parallèlement à la chaîne principale, le rameau du *Blue Ridge*, où on rencontre des sources thermales en abondance, des mines de fer, de charbon, etc.

Washington ne se trouve qu'à 7 ou 8 milles au nord d'Alexandrie, de l'autre côté du fleuve. J'y débarque vers huit heures et demie et je me dirige de suite vers la gare où je prends le train de *New-York.*

V

SÉJOUR A NEW-YORK. — L'EXPOSITION DE PHILADELPHIE. — WEST POINT

23 MAI — 16 JUIN

Les travaux du Hell Gate. — Opinion d'un Américain sur la guerre dans les Black Hills. — Visite à une habitation sur les bords de la rivière d'Hudson. - Les bâtiments de l'Exposition de Philadelphie et l'Exposition elle-même. — Visite à l'Académie militaire de West Point. — Organisation de cette École. — Quelques mots sur l'armée des États-Unis.

23 mai-10 juin. — Arrivé le 23 mai à New-York, j'y ai passé toute la fin du mois de mai et le commencement de juin, cherchant surtout à me débarrasser des fièvres. Malheureusement j'ai trouvé dès mon retour une chaleur extrême. Mais, comme compensation, Washington, inhabitable en été, avait dû être abandonné par le corps diplomatique, qui s'était réfugié à New-York, en attendant le moment d'aller chercher un peu de fraîcheur à *Newport* ou dans quelque autre endroit analogue, et j'ai, grâce à cette circonstance, eu le plaisir de retrouver ici le très aimable ministre de France et le personnel de la légation qui s'est accru, pendant mon absence, d'un secrétaire, *M. Sala*, et de sa femme.

J'ai retrouvé aussi quelques amis venus de Québec pour l'Exposition, d'autres qui ont quitté la Nouvelle-Orléans et sont en route pour le nord afin d'éviter la chaleur, puis toutes mes anciennes connaissances de New-York qui sont encore en ville; j'en ai fait aussi quelques-unes de nouvelles.

Dans ces conditions il ne m'a pas été difficile de passer agréablement mon temps, quand je le pouvais visitant diverses choses intéressantes, ou bien m'en allant soit aux courses de *Jérôme Park*, soit au Polo Club, admirablement organisé, ce qui était l'occasion d'une jolie promenade en voiture ou sur une banquette d'un coach, soir dînant tantôt en ville, tantôt à un club ou au restaurant *Delmonico* et parfois, quand la température le permettait, allant au théâtre.

En passant, puisque j'ai parlé des courses, je m'empresse de constater que comme apparence et comme classe, les chevaux que j'ai vus à cette réunion sont bien supérieurs à ceux que j'avais vus à la réunion d'automne et parmi eux je citerai le vainqueur du Welter Stakes, couru le 3 juin, un magnifique poulain bai brun, à Mr. Belmont, par *Lexington et Fillagree,* une fille de *Stockwell.*

A noter aussi les travaux faits au *Hell Gate* que j'ai été visiter un matin avec *M. Monson* et qui ont pour objet de faciliter aux plus gros navires l'accès du port de *New-York,* en passant entre *Long Island* et le continent. Le trajet entre *New-York* et l'Europe pourra

se trouver raccourci de huit à dix heures si ce travail réussit.

Le rocher qui porte le nom de *Hell Gate* se projette de 325 pieds dans la mer et couvre une superficie de 2 acres 3/4. On y a pratiqué une galerie de mine circulaire de 900 pieds, sur laquelle aboutissent huit autres galeries partant d'un puits central. Ces galeries ont été pratiquées sous l'eau à une profondeur de 32 pieds au-dessous du niveau qu'atteint la mer à marée haute. Elles ont une longueur totale de 1 mille 1/2. Les colonnes, au nombre de 172, qui ont été réservées pour soutenir la voûte et la masse liquide qui se trouve au-dessus, sont percées de 4,000 trous de mine environ, qui seront chargés de cartouches de nitro-glycérine auxquelles on mettra le feu par un fil électrique. On a enlevé 47,500 pieds cubes de rochers. Le travail, sous la direction du général *Newton*, a été commencé en 1869. Il y a eu depuis cette époque constamment cent vingt ouvriers travaillant. Ces ouvriers sont payés à raison de 2 $ par jour en moyenne. La dépense totale sera de 800,000 $. On espère que les travaux seront finis pour le 4 juillet et que ce jour-là on pourra mettre le feu à la mine (1).

Enfin, je consignerai ici ce qui m'a été dit dans une conversation que j'ai eue un soir avec un des hommes de ce pays les plus versés dans les affaires indiennes; cela mérite d'être connu.

(1) L'explosion n'a pu avoir lieu à la date fixée. Mais l'opération s'est effectuée pendant mon voyage dans le nord-ouest avec un plein succès. (*Note de l'auteur.*)

Nous causions de ce que j'avais vu déjà dans mon voyage et je lui exprimais mes regrets de n'avoir pu, comme cela avait été mon intention, me joindre à l'expédition contre les Indiens des *Black Hills*, ce qui m'eut permis de connaître cette région encore très ignorée et de voir la façon dont se faisait cette guerre.

Il m'interrompit et me déclara qu'il en était heureux pour moi, que je me serais rendu le complice d'un manque de foi des plus criants.

« Le gouvernement des États-Unis, me dit-il, au mépris d'un traité conclu il y a quelques années à peine, veut forcer ces Indiens à abandonner *la Réserve* qui leur a été solennellement concédée ; de tout temps, d'ailleurs, ils ont été victimes des agences, il est bien naturel qu'ils s'efforcent de défendre ce qu'ils ont le droit strict de considérer comme leur et qu'ils aient cherché à se venger de leurs agresseurs. »

Mon interlocuteur ajouta que, contrairement au dire de ceux qui voudraient exterminer la race rouge, les Sioux guerriers n'étaient qu'une minorité, que déjà il y avait en culture 323,896 acres cultivés par 42,000 indiens, qu'il y avait 20,000 familles indiennes qui avaient abandonné la vie errante et demeuraient dans des maisons, et qu'il ne comptait pas encore dans tout cela 56,000 Indiens appartenant à ce qu'il appelait les cinq tribus civilisées.

---

11 juin. — Petit à petit je finis par connaître assez bien les environs de *New-York*. Il y a quatre ou cinq jours j'ai fait avec quelques personnes la partie d'aller à *Pelham Bridge* sur le coach qui régulièrement chaque

jour fait le service entre *New-York* et cet endroit, et qui, à l'instar de ce qui se fait en Angleterre, est mené par son propriétaire, le colonel Kane. Cette innovation a eu le plus grand succès, et on est obligé de retenir ses places plusieurs jours à l'avance.

Aujourd'hui j'ai été passer la journée à la campagne, dans une de ces délicieuses résidences bâties sur les hauteurs qui dominent le *Hudson River*. La villa de Mr. B*** est très artistement arrangée. Le fleuve en cet endroit a près de 3 milles de largeur, il est couvert de schooners à voiles et de bateaux à vapeur. La vue est superbe et avec un télescope on peut suivre le cours de la rivière sur une distance de plus de 20 milles. L'air circule aisément et la chaleur est très-supportable. Je comprends les gens qui ne pouvant pas, par suite de leurs occupations, s'éloigner trop de *New-York*, et redoutant l'affluence que l'on trouve sur les plages voisines, viennent chercher sur cette magnifique *Rivière du Nord* un peu de calme et de fraîcheur. Mon hôte m'engage fort gracieusement à demeurer un jour de plus; mais, tout en le regrettant, je suis obligé de décliner son offre, je pars demain pour *Philadelphie*.

12-15 juin. — Arrivé à *Philadelphie* dans la matinée du 12, dès que j'ai pris possession de la chambre que je me suis fait réserver à l'hôtel, je me hâte de me rendre à l'Exposition où, pendant quatre jours consécutifs, je passe tout mon temps depuis l'ouverture des portes jusqu'à la fermeture.

L'espace enclos est de 236 acres, sur lesquels s'élèvent

cinq constructions principales, puis un certain nombre de bâtiments de moindre importance, pavillons et autres, qui ont été construits au fur et à mesure des besoins.

Les cinq constructions principales sont : le palais de l'Exposition proprement dit, qui couvre une étendue de 21 acres 1/2, les galeries des beaux-arts, des machines, de l'agriculture et de l'horticulture, qui ont respectivement 1 acre 1/2, 14 acres, 10 acres 1/4, et 1 acre 1/2 de superficie.

Le palais de l'Exposition proprement dit est un immense parallélogramme avec une tour à chaque angle, un grand pavillon au centre et des pavillons plus petits au milieu de chacun des petits côtés, tous ornés de tours également. La charpente en fer s'appuie sur des piles en maçonnerie. L'intervalle entre ces piles, jusqu'à une certaine hauteur, est fermé par un mur en briques, au-dessus par des vitrages. La dépense totale de cette construction s'est élevée à 1,580,000 $.

C'est là que sont réunis les échantillons des charbons, anthracites, marbres, ardoises, kaolins, minerais précieux, fers, cuivres, zincs, antimoines, etc., provenant des diverses parties du monde ; les plans et modèles en relief des mines et des travaux qui y sont exécutés ; puis les produits manufacturés de tout genre : produits chimiques, pharmaceutiques ; huiles végétales, animales, minérales ; les couleurs, les essences, les parfums, les encres ; les poteries, les porcelaines, les verreries, les glaces ; tous les objets dont on se sert pour la construction et dans les habitations ; puis encore les tissus de coton, les lainages, les soieries, la bijouterie, etc. ; tout ce qui se rapporte aux différents sys-

tèmes d'éducation et aux diverses méthodes, livres, instruments, modèles d'écoles, etc. ; enfin les appareils et instruments de physique, chimie, chirurgie, etc., etc. La Chine et le Japon ont aussi, dans le *Main Building*, leur exposition artistique qui est très remarquable.

En dehors de cette exposition et de la belle collection des échantillons des minéraux et des minerais des États-Unis, je n'ai pas été frappé de l'ensemble des produits exposés dans ce bâtiment. Il semble que les États d'Europe, en général, n'aient pas attaché une importance très grande à leurs envois, et malgré cela presque partout les produits indigènes ne supportent pas la comparaison. Il faut signaler cependant, parmi les objets de provenance américaine, quelques pièces d'orfèvrerie excellentes, des livres très bien imprimés, et les soieries qui pourraient, dans un temps prochain, lutter avantageusement avec nos importations françaises. En 1875, il a été fabriqué aux États-Unis pour 27,000,000 de dollars de soieries; sur ce chiffre les rubans entrent pour 4,800,000 $, tandis qu'il n'a été importé de France, de ceux-ci, que pour une somme de 3,000,000 de dollars. C'est un résultat superbe pour l'Amérique, eu égard au court espace de temps depuis lequel l'industrie des soieries a été introduite. Les soies viennent toutes de la Chine et du Japon. Les essais pour en produire en *Géorgie* et dans l'*Alabama* ont été infructueux ; en *Californie* ils n'ont eu que peu de succès.

La galerie des beaux-arts, dont le véritable nom est *Memorial Hall*, a été construite par la ville de *Philadelphie*, qui l'a prêtée pour le temps de l'Exposition. Elle reviendra ensuite à sa destination première, un musée

pour les applications de l'art à l'industrie. La construction, assez belle, est un peu massive. Elle n'était pas suffisante et on a dû bâtir en arrière une annexe en briques, qui sera très probablement conservée.

L'Angleterre, qui a envoyé toute une collection de toiles de ses maîtres, Reynolds, Gainsborough, Turner, Landseer, etc., occupe le premier rang dans cette exposition.

L'école moderne française avec Breton, Carolus Duran, Commerre, Dumaresq, Feyen Perrin, Gide, Harpignies, Landelle, Leleux, Protais, Saintin et d'autres encore est bien représentée, et la manufacture de Sèvres, les manufactures des Gobelins et de Beauvais maintiennent leur haute réputation. Parmi les tableaux envoyés par l'Autriche, il faut citer la grande toile de Makhart, *Catherine Cornaro à Venise*, qui se recommande par des qualités de couleur exceptionnelles. Mais en somme l'exposition des beaux-arts est des plus médiocres.

Les galeries des machines sont construites un peu dans le même genre que le palais de l'Exposition proprement dit; toutefois la charpente est en bois, reliée par des armatures en fer. La force motrice commune est fournie par une splendide machine de *Corliss* de 1,400 chevaux-vapeur. Il y a une annexe spéciale pour les machines hydrauliques.

Plus des deux tiers de la superficie dans ces galeries sont occupés par les machines américaines qui sont véritablement merveilleuses. L'Angleterre et la France ont peu exposé et les autres États d'Europe moins encore.

Presque à l'entrée de ces galeries on s'arrête étonné

devant un canon monstre sorti des ateliers de Krupp et on se demande ce que cet engin de guerre peut faire là. J'imagine que c'est parce qu'on n'aurait pu trouver ailleurs un emplacement convenable. En tout cas ce canon est un magnifique spécimen dans son genre. Il est en acier fondu; sa longueur est de 26 pieds 25 et son calibre de 14 pouces. Il pèse 126,560 livres. Le projectile est du poids de 1,091 livres et la charge de poudre de 242 livres. Les rayures, au nombre de 30, ont 0 p.03 de profondeur et sont larges de 0 p. 08. La vitesse initiale avec une charge maximum de 297 livres de poudre et un projectile de 1,146 livres est de 1,640 pieds.

Le bâtiment consacré à l'exposition d'agriculture est intéressant à visiter, surtout dans les parties occupées par les Etats-Unis, le Canada, le Brésil et la république Argentine; mais là encore les États-Unis occupent les deux tiers environ de la superficie totale.

Quant à l'exposition d'horticulture établie dans une sorte de vaste serre en fer et en verre qui sera conservée, elle n'offre actuellement rien d'intéressant. J'espérais y voir représentée très complètement la flore si riche et si variée du continent américain, et je n'y vois que quelques azalées, quelques magnoliers et arbustes analogues dont on rencontre des spécimens plus remarquables dans nombre de serres d'Europe.

En dehors des cinq constructions principales et de leurs annexes, il faut encore citer le *Women's pavillon*, réservé aux produits dus exclusivement à l'industrie des femmes, et surtout le bâtiment où se trouve l'exposition faite par le gouvernement fédéral.

Les départements de la guerre, de la marine, de l'in-



térieur, des postes, de l'agriculture, le *Smithsonian institution* et la commission qui s'occupe de l'étude des ressources que peut offrir au point de vue de l'alimentation la pêche sur les côtes d'Amérique, ont contribué à cette exposition remarquable.

La construction où elle a été établie a la forme d'une croix latine, elle est simplement en bois de sapin et en vitres. Quelques bâtisses légères en dépendent : l'une, le *laboratoire de l'artillerie*, est établie de telle sorte qu'en cas d'explosion la toiture et les cloisons de bois puissent tomber sans entraîner la charpente qui est en fer; une autre en bois également, à deux étages, est un modèle d'une ambulance de vingt-quatre lits; les autres sont les constructions qui ont été employées pour observer le dernier passage de Vénus.

Dans l'exposition du département de la guerre, on peut voir tous les instruments dont se servent les officiers de l'armée pour le service météorologique, un modèle de l'une des stations, les appareils employés pour établir des communications télégraphiques en campagne, des cartes, des modèles de tous les uniformes qui ont été en service aux États-Unis depuis leur origine, des modèles de tentes, d'objets de campement, des voitures pour les transports, d'ambulances; des plans; des modèles de fusils, de canons, etc., etc.

Le département de la marine a exposé des canons, des torpilles, des fusils, des instruments de marine, etc., etc.

Le département de l'intérieur a exposé des rapports; des modèles de chemins de fer, de ponts, de machines de tout genre; des cartes; des modèles de *wigwams*, de

maisons communes, etc.; mais ce qui, dans ce département, mérite une mention toute particulière, c'est l'exposition faite par le service de l'*Instruction publique.*

Les postes ont un bureau en opération qui permet de voir comment les lettres sont reçues et distribuées, comment elles sont enregistrées, comment s'opère le service avec l'étranger. C'est un des bureaux de *Philadelphie* qui a été établi là de façon que le système adopté pût être étudié par tous. Un petit chemin de fer en miniature permet de voir comment se fait le service sur les voies ferrées, comment le sac aux dépêches est saisi au passage sans que le train s'arrête. Ailleurs, des machines en opération timbrent des enveloppes, fabriquent des cartes postales, etc.

Le ministère de l'agriculture a exposé une belle collection de tous les bois qui se trouvent aux États-Unis et d'un nombre considérable de fruits, de fleurs, de plantes, de légumes, d'animaux de toute espèce.

Le *Smithsonian institution* (1) et le *Commission on american Food Fishes* ont exposé des cartes géologiques des plus intéressantes, une curieuse collection, par États, des richesses minérales qu'on trouve dans chacun; une autre donnant les modèles de tous les poissons utiles qu'on peut trouver dans les eaux des

(1) Le *Simthsonian institution* a été fondé par un fils naturel d'un duc de Northumberland qui, bien que n'étant jamais venu en Amérique, a laissé sa fortune aux États-Unis pour fonder. à Washington, un établissement destiné à augmenter et à répandre les connaissances humaines. Cet établissement est pourvu d'une bibliothèque et d'un musée d'histoire naturelle

(*Note de l'auteur.*)

États-Unis; puis encore une foule d'objets curieux au point de vue ethnologique, en pierre, en cuivre, en os, etc.

Quant aux pavillons et aux autres constructions de minime importance qui ont été élevés au fur et à mesure des besoins, ils sont nombreux, mais il n'y a pas grand'chose à en dire; quelques-uns sont assez curieux, tels sont le café turc, le bazar japonais, la maison d'école suédoise; d'autres sont simplement étranges; parmi ces derniers, on peut ranger la *Fontaine des Fils de la Tempérance* et surtout le *Burial casket Building*, près de l'annexe des beaux-arts, une bâtisse à un étage, ornée de tourelles, où sont exposés les divers modèles de cercueils les plus élégants.

Les visiteurs sont en si petit nombre que je n'ai pas été un instant gêné par la foule et que j'ai pu facilement voir tout ce qui m'intéressait; je déjeunais et je dînais sur place, — généralement au restaurant des *Frères provençaux* tenu par un des frères Verdier, de Paris, — si bien que je ne perdais pas de temps, et que j'ai pu, malgré mon séjour assez court à *Philadelphie*, me faire une idée assez exacte de cette exposition, au total très surfaite par les journaux américains et qui, en dehors des galeries des machines, des collections de minerais et des minéraux, ne peut être comparée en rien aux dernières Expositions de Paris.

L'exposition faite par les soins des divers départements du gouvernement fédéral est une chose en dehors. Pour les étrangers surtout, elle est fort intéressante, en ce sens qu'ils peuvent étudier, réunies là dans un très petit espace, une grande partie des choses

que, dans mon voyage de six mois dans les États-Unis, j'ai eu souvent beaucoup de peine à voir.

Jusqu'ici la moyenne des recettes n'a pas dépassé 10,000 $ par jour, c'est-à-dire que les visiteurs n'ont pas été de plus de 20,000 en moyenne par jour. Les frais de l'Exposition ont monté à environ 8,000,000 de $; il est à craindre que la dépense ne soit pas couverte. Mais peut-être faut-il attribuer le petit nombre des entrées à l'horrible chaleur qu'il fait en cette saison. Dans ce cas, il augmentera plus tard (1).

Le 15 au soir, après la fermeture de l'Exposition, je rentre à l'hôtel prendre mon léger bagage et, gagnant le chemin de fer, par le premier train je pars pour New-York, où j'arrive à dix heures et demie du soir.

---

16 juin. — A huit heures et demie du matin, comme il avait été convenu, je me retrouve avec *M. Bartholdi*, *M.* et *Mme Sala* et *M. Boutton* sur le quai d'embarquement du bateau à vapeur qui remonte la rivière d'*Hudson*. Lors de mon passage à *Saint-Louis*, au mois de décembre, le général *Sherman* avait bien voulu me donner une lettre pour le commandant de l'école militaire de *West Point*, et ayant parlé il y a quelques jours, devant le ministre de France, de mon projet d'y aller un jour prochain, il avait été décidé que nous irions tous ensemble aujourd'hui.

(1) A mon retour du nord-ouest, j'ai appris avec une vive satisfaction que, durant les deux derniers mois, l'affluence avait été des plus considérables, le nombre des entrées s'étant élevé parfois au chiffre fabuleux de 150,000 par jour.

Je ne recommencerai pas ici la description que j'ai déjà faite des bords de l'Hudson lorsque je suis allé au Niagara au mois d'octobre dernier, mais je dois dire que je regrette vivement l'absence de ce qui en faisait tout particulièrement le charme alors, les teintes merveilleuses du feuillage des arbres qui couvrent les deux rives. Toutefois je retrouve cette transparence de l'atmosphère particulière à la Hollande et à certaines parties des États-Unis.

Vers onze heures nous arrivons à la région qu'on appelle les *Higlands*, et dont on ne juge véritablement pas bien du chemin de fer; il semble que nous naviguions sur une série de lacs étroits parsemés d'îles, aux rives tantôt verdoyantes, tantôt arides, abruptes et déchirées; au loin, à un coude de la rivière, on aperçoit comme un nuage bleu presque diaphane, la chaîne des monts *Kaatskills*.

Bientôt nous abordons au pied de la colline sur laquelle s'élèvent les ruines du fort *Putnam*, et au-dessous sur un contre-fort qui s'avance dans le fleuve et forme un promontoire, l'académie de *West-Point*. Nous déjeunons à l'hôtel *Cozzens*, puis prenant une voiture nous nous rendons à l'école. Le trajet depuis l'hôtel est tout à fait charmant. On domine le cours de l'Hudson et une partie de la vallée; les collines se fondent dans la végétation qui les couvre; il y a peut-être un peu de monotonie dans la couleur générale; mais les contrastes d'ombre et de lumière, les accidents de terrain, les mille formes diverses des collines, rendent l'ensemble du paysage très pittoresque.

Les bâtiments de l'académie, presque tous en pierre,

se composent d'une série de constructions détachées où logent le commandant de l'École, les officiers, les cadets; d'un grand manège avec des écuries attenantes; d'un bâtiment où se font les cours; d'une chapelle; d'un hôpital et d'un bâtiment où se trouve le mess. Le terrain d'exercice est tout proche.

Le commandant de l'École est à table quand je lui fais porter ma carte et ma lettre d'introduction; il vient très aimablement me recevoir et envoie prévenir le chef de l'état-major de l'École, le colonel *Hall*, qui se met à notre disposition et nous fait tout visiter en détail, nous donnant tous les renseignements que nous pouvons désirer.

Le commandant de l'École est nommé par le président. Il dirige les études, les exercices, il a tout le personnel et les cadets sous ses ordres. Il rend compte au ministre de la guerre.

Le commandant des cadets, désigné par le président, est chargé plus spécialement de l'instruction militaire dans toutes ses branches et il a les cadets sous ses ordres immédiats.

Les instructeurs ont le rang que leur attribue leur grade dans l'armée. Les professeurs sont assimilés aux lieutenants-colonels. Les officiers de l'armée appelés à remplir les fonctions d'instructeurs sont nommés par le ministre de la guerre sur la proposition du commandant de l'école. Celui-ci peut, s'il le juge convenable, nommer un certain nombre de cadets *professeurs adjoints*.

Le conseil de l'académie est composé du commandant de l'École qu'on appelle aussi *superintendant*, du com-

mandant des cadets, des professeurs et des officiers instructeurs d'artillerie et de génie. Le conseil fait passer les examens, propose pour le passage d'une classe à l'autre et pour la nomination au grade. Il soumet à l'approbation du ministre les ouvrages dont il croit l'emploi utile et recommande l'achat de tels livres, appareils, plans, cartes, modèles, etc., qu'il croit nécessaires.

Un officier de l'armée, détaché, remplit les fonctions de secrétaire de l'académie et du conseil; un autre remplit les fonctions d'officier de casernement et de vaguemestre ; un troisième celles de trésorier et peut être chargé de la surveillance du mess et des achats faits par le pourvoyeur.

Enfin le superintendant fait choix d'un commissaire des cadets et d'un pourvoyeur du mess des cadets qui sont chargés de fournir tout ce que le superintendant juge nécessaire aux élèves.

Les candidats sont nommés par le ministre de la guerre, sur la proposition des représentants ou des délégués, dans le congrès, des districts ou des territoires, chaque district ou territoire ayant le droit d'avoir un cadet à l'académie. Dix cadets sont en outre nommés directement par le président.

Pour être admis, les candidats ne doivent pas avoir moins de dix-sept ans, ni plus de vingt-deux ; ils doivent avoir une taille d'au moins cinq pieds et se trouver dans les conditions de santé ordinairement exigées dans pareil cas.

La somme des connaissances requises n'est pas considérable. Les candidats doivent savoir lire, écrire

l'orthographe, un peu d'arithmétique, les éléments de la grammaire, la géographie générale du monde et celle détaillée des États-Unis, enfin l'histoire des États-Unis.

Les candidats nommés cadets signent en entrant à l'académie un engagement à servir huit ans dans l'armée. Ils ne reçoivent leur brevet d'élève qu'après un nouvel examen passé au mois de janvier.

L'année scolaire commence le 1er septembre et dure jusque vers la fin de juin. La durée des études est de quatre ans; des examens ont lieu en janvier et en juin; le classement se fait en juin. A l'une et l'autre époque, les cadets qui n'ont pas satisfait aux examens, ou dont la conduite laisse à désirer sont renvoyés; quelquefois, par faveur spéciale, ils sont simplement astreints à recommencer le cours qu'ils viennent de terminer. Les mois de juillet et d'août sont consacrés exclusivement aux exercices militaires, les cadets sont alors campés.

La solde de chaque cadet est de 500 $ par an, sur lesquels tous les ans sont retenus 48 $ pour qu'il puisse payer à la sortie son équipement. Cette somme doit couvrir toutes les dépenses. Nul n'est autorisé à recevoir de l'argent du dehors.

Le programme des études est très étendu. Il comprend les mathématiques, la topographie, la physique, la chimie, la minéralogie, la géologie, le français, l'espagnol, le dessin, la philosophie, le droit, la fortification, l'artillerie, l'art militaire, la tactique, les théories de la cavalerie, de l'infanterie et de l'artillerie, le service en temps de paix et en campagne.

Naturellement les cadets ne peuvent apprendre que

les éléments de toutes ces connaissances, et ceux spécialement qui sortent dans les premiers rangs et choisissent le corps des ingénieurs ou l'artillerie, doivent beaucoup travailler pour se perfectionner à leur sortie de l'école.

Les exercices pratiqués comprennent le maniement du fusil, du sabre, de la baïonnette; les écoles du soldat, de la compagnie, du bataillon, les évolutions de ligne, comme infanterie ; l'exercice des pièces de siège et de campagne, les manœuvres de batterie, le tir à la cible, comme artillerie; et, comme cavalerie, l'équitation, les écoles du cavalier à cheval, du peloton et de l'escadron, sans qu'il soit question ni des évolutions de régiment, ni des évolutions de ligne. C'est cette année, pour la première fois depuis la guerre, que, en effet, on a vu un régiment de cavalerie tout entier, réuni sous un même commandement.

Chose à noter : les termes employés pour tout ce qui touche à la partie militaire, dans l'enseignement comme dans la pratique, sont les termes français.

La discipline intérieure de l'école est assez sévère, mais les cadets jouissent en somme d'une assez grande liberté. Ils sont logés deux par deux dans des chambres très confortables.

Ils sont divisés pour les exercices d'infanterie en quatre compagnies, chacune sous le commandement d'un officier de l'armée. Ces compagnies ont aussi chacune leur casernement particulier. Les officiers, sous-officiers et caporaux, dans ces compagnies, sont nommés par le superintendant sur la proposition du commandant des cadets et sont choisis : les officiers, dans la pre-

mière classe, les sergents, dans la deuxième, les caporaux, dans la troisième.

Nous sommes à l'époque où ont lieu les examens de fin d'année; le colonel *Hall* nous propose d'assister à quelqu'un d'entre eux. Le hasard fait qu'au moment où nous arrivons, il n'y a qu'un seul jury en séance, et que l'examen porte sur les connaissances acquises en français. Je dois avouer que je suis surpris de la façon dont les cadets interrogés traduisent de vive voix, en français, divers passages d'un ouvrage anglais ouvert au hasard, et réciproquement en anglais, quelques lignes d'un ouvrage français.

En raison de la très grande chaleur, l'exercice n'a lieu que dans la soirée; à mon grand regret, je ne puis attendre pour voir les cadets manœuvrer. L'empereur du Brésil vient d'arriver; nous ne voulons pas déranger le général *Ruger* qui se trouve avec lui et nous ne pouvons le remercier de toutes les facilités qu'il nous a données pour visiter l'école. Le colonel *Hall* veut bien se charger de lui témoigner toute notre reconnaissance.

Nous prenons le *ferry-boat* et, traversant l'*Hudson*, nous abordons sur la rive opposée à *Garrison station*. Deux heures après, un train nous ramenait à *New-York*.

A la suite de ces notes sur ma visite à *West-Point*, quelques mots sur l'organisation militaire aux États-Unis se trouveront, ce me semble, assez à leur place.

L'armée régulière des États-Unis se composait, au 1er janvier 1876, de :

10 régiments de cavalerie avec un effectif de........................	8,882 hommes
5 régiments d'artillerie avec un effectif de...........................	2,880 —
25 régiments d'infanterie avec un effectif de..........................	12,962 —
1 bataillon et 4 compagnies du génie comptant........................	321 —

Il y avait en outre 312 cadets et 1,186 hommes détachés dans divers services.

Si on ajoute à ces chiffres : 1 général, 1 lieutenant-général, 3 majors généraux, 13 brigadiers généraux, 24 colonels, 38 lieutenants-colonels, 172 majors, 29 aides de camp, 184 capitaines, les autres officiers subalternes, les sous-officiers et soldats employés à l'état-major général, aux états-majors particuliers et dans les différents services administratifs, on obtient un effectif total de 27,489 hommes pour l'armée régulière.

L'effectif, en 1875, était d'environ 1,800 hommes moins considérable et le chiffre total des dépenses pour le département de la guerre avait été de 41,120,646 $, c'est-à-dire 205,603,230 francs ! Bien que dans ce chiffre soient comprises toutes les dépenses du département, il est impossible de n'être pas frappé de l'énormité de la somme, et il y a là, à mon avis, matière à sérieuse réflexion pour les gens qui trop légèrement vantent l'heureux sort des États-Unis à l'abri, disent-ils, des dépenses qui sont la conséquence d'une armée régulière et dont, à les entendre, cette heureuse République serait sauvegardée par ses institutions.

Sans approfondir les causes qui peuvent ainsi enfler

le budget de la guerre aux États-Unis, il en est un fort apparent dès le premier abord, il faut le reconnaître, c'est le nombre des officiers, surtout dans les états-majors, nombre qui n'est nullement en rapport avec les exigences du service.

En dehors de l'académie militaire de *West-Point*, il y a 19 colléges ou universités dans lesquels les élèves sont exercés au maniement des armes et à l'exercice du canon, soit par un officier d'artillerie, — un lieutenant en premier détaché à cet effet de son corps, mais avec son consentement et pour un temps qui ne peut excéder trois ans, — soit par un officier en retraite. Il ne peut y avoir plus de vingt de ces collèges ou de ces universités et il ne peut en exister plus d'une dans un État.

D'après les derniers rapports de janvier 1876 les forces de la milice se montaient à un total de 84,724 hommes, dont 6,075 officiers, et le nombre des hommes susceptibles d'être appelés sous les drapeaux, à 3,701,977.

VI

SÉJOUR A NEW-YORK ET DANS LONG-ISLAND

17 JUIN — 2 JUILLET

Imprimeries de la maison Harper frères et du New-York Herald. — La bibliothèque Astor. — Quelques mots sur l'origine des conventions pour faire choix d'un candidat à la présidence. — Visite à New-Haven, dans Long-Island.

17-21 juin. — La chaleur se maintient si excessive que, tous les jours, on cite des cas nombreux d'insolation. Un séjour à *New-York*, à cette époque de l'année, n'est point chose agréable. Malheureusement je ne puis me mettre en route pour la tournée que j'ai projet de faire dans les États de l'Est et dans le *North Far West*, n'ayant pu encore me débarrasser des fièvres dont je suis atteint depuis mon départ de la *Nouvelle-Orléans*.

Profitant de ce délai forcé, comme j'ai été fort intéressé à *Philadelphie* par l'exposition des livres et autres publications imprimés aux États-Unis, je vais visiter deux des imprimeries les plus importantes de New-York, celle de MM. *Harper* et celle du *New-York Herald*. L'une et l'autre méritent une description détaillée.

Le général *Wilson*, un littérateur distingué, qui, pendant les années 1864 et 1865, était à la tête de l'ar-

mée fédérale en Louisiane, m'ayant donné une lettre d'introduction, je me rends chez MM. *Harper* avec deux personnes de mes amis à qui j'avais proposé de venir avec moi. Nous sommes reçus fort aimablement et aussitôt un des employés de la maison est mis à notre disposition pour nous faire parcourir l'établissement.

La maison *Harper frères* est la plus considérable d'Amérique et peut lutter comme importance avec les plus grandes maisons d'Europe. Fondée en 1817 par deux des frères *Harper*, *James* et *John*, sous la raison sociale *J. et J. Harper*, dans *Dover street*, elle devint rapidement la première de *New-York*. Les deux plus jeunes frères, *Joseph Wesley Harper* et *Fletcher Harper*, après y avoir fait leur apprentissage, devinrent associés à leur tour, et, en 1826, la maison prit la raison sociale *Harper frères* sous laquelle elle s'est fait connaître dans le monde entier. L'année précédente, elle s'était transportée de *Dover street* dans *Cliff street*, où elle s'était établie sur une partie du terrain qu'elle occupe encore aujourd'hui. Dès 1830, les frères *Harper* commencèrent à employer le stéréotypage. Les planches, que depuis cette époque ils ont conservées dans des constructions à l'épreuve du feu, constituent une collection d'une immense valeur. Ne s'arrêtant pas dans la voie des améliorations, ils ne tardèrent pas à employer la vapeur comme force motrice et, le chiffre de leurs affaires devenant de jour en jour plus considérable, ils dûrent acquérir une grande portion des terrains voisins de leur imprimerie pour l'agrandir. Les premiers, ils introduisirent en Amérique les publications littéraires d'abord, puis scientifiques, industrielles, artis-

tiques, à bon marché. Mais jamais un livre n'est sorti de leur imprimerie qui ne satisfît pas à la morale la plus sévère.

En 1850, parut le premier numéro du *Harper's New Monthly Magazine*, dont le succès est devenu si grand qu'aujourd'hui il tire à 120,000 exemplaires; puis, en 1857, un journal illustré hebdomadaire qui reçut le nom de *Harper's Weekly journal of Civilisation*, dont le tirage est égal à celui de la revue mensuelle. Enfin, en 1867, fut publié le premier numéro d'un journal de modes, hebdomadaire aussi, sous le nom de *Harper's Bazar, Repository of Fashion, Pleasure and Instruction*, qui tire à 70,000 exemplaires.

Un incendie terrible, en 1853, était venu réduire en cendres tout l'établissement; les pertes avaient été considérables, mais les frères *Harper* ne s'étaient pas laissé abattre et, dès l'année suivante, les bâtiments où se trouve l'imprimerie actuellement, étaient achevés.

Ces bâtiments, auxquels d'autres sont venus s'ajouter, couvrent une superficie d'environ 1 acre et demi et sont autant que possible à l'épreuve du feu. Ils se composent de deux constructions principales séparées par une cour et qui à chaque étage sont en communication par un pont en fer. Dans la cour s'élève une tour dans laquelle est installé un escalier en fer aussi servant à tout l'établissement. Il n'y a pas d'escalier intérieur et, par suite, pas de communication à travers les planchers qui sont en fer et en brique, à l'épreuve du feu; si, par conséquent, un incendie éclatait à l'un des étages, il pourrait être circonscrit facilement.

Le bâtiment qui donne sur *Franklin square* a cinq

étages et deux sous-sols. La façade en est entièrement en fer et en vitres. Au-dessus de la porte est une grande statue en fer de Franklin. On arrive de la place au premier étage par un large escalier. C'est là que se trouvent le bureau et les magasins; aux autres étages se fait l'expédition des revues périodiques.

Un ascenseur dans la cour sert au transport des matériaux, paquets, caisses, etc., aux différents étages. C'est aussi dans la cour que se trouvent le gazomètre et les chaudières des deux machines, chacune de 80 chevaux, qui fournissent toute la force motrice employée dans l'imprimerie. La cour s'ouvre sur *Cliff street;* c'est par là que se fait tout le service.

Le bâtiment qui donne sur *Cliff street* est construit sur les mêmes principes que l'autre. Dans le sous-sol sont les machines à vapeur et les presses qui servent à imprimer le *Weekly* et le *Bazar*. Il y en a onze en tout; neuf presses de *Hoe*, une presse à quatre cylindres et une à deux. Les presses de *Hoe* peuvent imprimer 1,200 feuilles à l'heure.

Le papier est mouillé par deux machines à mouiller et lissé par deux presses hydrauliques qui se trouvent dans le même sous-sol.

Au premier étage sont les presses à imprimer les livres; il y en a 42 ou 44 dont 38 sont des presses *Adam*. Il s'imprime là, annuellement, plus de vingt millions de feuilles de papier.

Au-dessus se trouvent les séchoirs à vapeur, l'atelier des plieuses du *Weekly* et du *Bazar* et treize presses hydrauliques qui servent à lisser.

Au troisième étage sont les machines à plier les

feuilles pour les livres, il y en a quinze; puis l'atelier où les livres et les revues sont préparés pour la brochure ou la reliure, où l'on place les gravures qui doivent être intercalées dans le texte, etc.

Au quatrième étage sont les presses hydrauliques avec lesquelles on comprime les ouvrages destinés à être reliés ou brochés et où on les coud.

Au cinquième se font les différentes opérations de reliure, de dorure et de marbrure.

Au sixième s'effectuent les travaux des compositeurs, des graveurs, etc. La chambre où se font les travaux d'électrotypie occupe le reste de l'étage.

Six cents ouvriers environ sont employés dans l'établissement de MM. *Harper;* comme dans toutes les imprimeries, ils sont payés à la tâche. Leur salaire moyen est de 15 $ par semaine pour les hommes ; celui des femmes est de 8 ou 9 $ et celui des enfants de 3 à 4 $. Les graveurs peuvent gagner jusqu'à 50 $ par semaine. Ils ne font que de la gravure sur bois.

Il est dépensé, dans cette imprimerie, environ 2,000 tonnes de papier par an et environ 6,000 livres d'encre par mois. Le papier provient des moulins du *Maine* et du *Massachusetts.*

Des quatre frères fondateurs de la maison, un seul est encore vivant. Je n'ai pas le plaisir de le voir, mais nous avons en finissant notre visite la bonne fortune de passer quelques instants avec trois des fils qui actuellement sont à la tête de l'imprimerie et auxquels je dois d'avoir pu compléter les renseignements fournis par l'employé qui nous avait accompagnés.

C'est à minuit, le lendemain de notre visite chez

MM. *Harper*, que nous nous rendons, les mêmes personnes, plus quelques amis qui se sont adjoints à nous, à l'imprimerie du *Herald*. Le propriétaire du journal, M. *James Gordon Bennett*, à qui j'ai la veille été demander l'autorisation de visiter son établissement, y a non seulement consenti de fort bonne grâce, mais a même fait prévenir le superintendant. M. *W. L. Henry*, qui, dès que je lui fais parvenir ma carte, vient s'offrir pour nous guider.

A la tête du *New-York Herald* se trouve M. *Bennett*, le seul propriétaire et directeur. Il est assisté par trente rédacteurs en titre dont le plus grand nombre ont des attributions spéciales, quelques-uns remplissant les fonctions de sous-directeurs, les autres étant chargés des nouvelles de la cité, des nouvelles de mer, des cours du change, des marchés, etc. L'un des rédacteurs reste au bureau toute la nuit et décide, à la dernière heure, la ligne à suivre par le journal et ce qui doit être inséré.

Chaque jour les rédacteurs se réunissent en conseil. Ce conseil est présidé par M. *Bennett* quand il est présent, en son absence par un des sous-directeurs. On y discute la politique que doit défendre le journal et les autres sujets importants.

Un des rédacteurs sous-directeurs est chargé de tout ce qui touche à la cité. Il a sous ses ordres une petite troupe régulière de 20 personnes; en moyenne, une soixantaine d'individus en dehors sont aussi affectés au service de son département. Les 20 hommes de service régulier suivent les cours de justice, rendent compte de ce qui se passe aux postes de police, au bureau central qui, d'ailleurs, est relié au bureau du journal par un fil.

A la composition il y a 150 hommes employés, savoir : 126 compositeurs et 24 contre-maîtres, correcteurs, etc. Ceux-ci sont payés à la semaine et reçoivent un salaire régulier ; les autres sont comme dans toutes les imprimeries payés à la tâche, que l'on mesure suivant la méthode ordinaire. Ils sont payés à raison de 55 *cents* les mille *m* et il en est qui peuvent ainsi gagner jusqu'à 30 $ par semaine (1).

Dès que l'article du rédacteur, du reporter, ou qui constitue l'annonce est composé, il passe sous les yeux du correcteur, puis il est placé dans la forme par les soins du contre-maître et de ses assistants. La forme remplie, on la porte à l'atelier de stéréotypie.

Pour se faire une idée du travail fait dans l'atelier des compositeurs, quelques chiffres suffiront. Pendant le mois d'avril dernier il a été dressé 22,598,450 *m*, c'est-à-dire une moyenne de 800,000 *m* par nuit ; et quand une cinquième feuille était imprimée, il a été dressé jusqu'à un million d'*m* dans la nuit.

J'ai laissé la forme à l'atelier de stéréotypie ; là on la met sous une presse d'invention anglaise, et on l'imprime en creux dans une pâte de papier que l'on fait sécher rapidement. On place cette matrice dans un moule en fer ayant la forme d'un cylindre coupé en deux et on obtient le cliché en versant dans ce moule le métal en fusion. Ce cliché est ébarbé, puis limé soi-

(1) C'est-à-dire qu'au lieu de compter les lettres assemblées par le compositeur, on calcule le nombre de lettres *m* qui entrent dans la longueur des lignes composées, et on multiplie par le total de ces lignes. En France, c'est la lettre *n* qui sert à ce mesurage.



gneusement pour qu'il puisse s'adapter parfaitement sur le cylindre de l'une des presses.

La feuille principale du journal avec les dernières dépêches, etc., n'est mise sous presse qu'à trois heures du matin. On emploie pour cette feuille 80 planches. stéréotypées et cinq *doubles presses de Bullock*, afin que l'édition soit prête pour les malles du matin.

Quand le journal a cinq feuilles, on est obligé de couler 230 planches, chacune pesant 40 livres, ce qui exige un poids total de métal d'environ *cinq tonnes*. On tire 12 planches de chaque matrice; ces planches sont faites en moyenne à raison d'une planche à la minute.

Il ne faut aussi qu'une minute pour placer ces planches dans les presses et les mettre en mouvement.

Toutes ces opérations, depuis le moment où la forme quitte l'atelier de composition, se font en quinze minutes.

L'atelier de stéréotypie du *Herald* renferme les meilleures machines connues; quant aux ouvriers qui y sont employés, il en est peu qui puissent les égaler. En général, ils sont douze; quand cela est nécessaire on en emploie jusqu'à seize. On est arrivé à y faire dans certaines circonstances jusqu'à 96 planches à l'heure.

Dès que la planche est placée sur le cylindre de la presse, celle-ci est mise en mouvement et le papier se déroule sans interruption. L'impression est obtenue des deux côtés à la fois et les feuilles qui s'impriment en même temps, divisées et coupées, viennent s'amonceler en quatre piles différentes, à leur sortie de la machine.

Il y a cinq de ces presses dites *presses doubles perfec-*

tionnées de Bullock. Chacune imprime 20,000 exemplaires du *Herald* à l'heure, et toutes ensemble n'exigent que vingt ouvriers. Ce n'est que récemment qu'elles ont été introduites dans les ateliers du *Herald.* Auparavant on se servait de cinq machines de *Hoe* qui n'imprimaient que d'un côté, exigeaient l'emploi de cent hommes et ne donnaient que 12,000 exemplaires à l'heure.

Aujourd'hui, en une heure, on imprime 100,000 exemplaires du *Herald* et on est arrivé dans quelques circonstances à en imprimer jusqu'à 115,000 dans le même espace de temps.

Deux *presses simples de Bullock* sont le samedi mises en mouvement pour imprimer le supplément du dimanche.

Dans l'atelier où se trouvent les presses sont aussi deux machines à mouiller le papier.

A côté est la chambre des machines; il y en a deux d'une force de 80 chevaux-vapeur chacune. Dans cette chambre il y a également deux chaudières, mais elles ne sont employées qu'en cas de besoin. La vapeur nécessaire est obtenue, dans l'habitude de la vie, au moyen de trois chaudières placées en sous-sol au coin de *Nassau* et *Ann streets*, à 250 pieds de l'imprimerie, et est amenée par un conduit qui se trouve sous terre, à 4 pieds au-dessous du niveau du sol, le long de *Ann street.* Ces chaudières emploient annuellement environ 2,000 tonnes de charbon qui coûte actuellement à peu près 6 $ la tonne.

A mesure que les piles de journaux se forment à la sortie des presses, ces piles sont transportées dans l'atelier des compteurs, des plieurs, des expéditeurs. Trente hommes sont employés à ces divers travaux.

Puis les journaux sont envoyés aux diverses gares, aux malles, puis aux succursales du *Herald* et distribués aux marchands de journaux qui se pressent à la porte et se livrent de véritables combats pour arriver à être servis les premiers. Ils paient avec des chèques qu'ils prennent à la caisse générale du journal.

Actuellement le tirage journalier du *Herald* est de 100,000 exemplaires. Le dimanche il monte à 130,000.

Il est deux heures et demie du matin quand, après avoir vivement remercié *M. W.-H. Henry* de l'obligeance avec laquelle il nous a fait passer en revue toutes les opérations du tirage du *Herald*, nous reprenons chacun le chemin de notre domicile respectif.

22-23 juin. — Conduit par le général *Wilson*, je vais visiter la bibliothèque *Astor*, située sur le square *La Fayette*. C'est la plus considérable de *New-York* et la seule publique et libre qu'on trouve dans cette ville. Il y a bien deux autres bibliothèques, mais qui appartiennent à des sociétés et où l'on n'obtient accès qu'en payant un droit annuel.

La bibliothèque *Astor* a été fondée par *John Jacob Astor*, qui par testament laissa une somme de 400,000 $ pour l'établir. Son fils vient de léguer à cette institution, pour l'augmenter, 200,000 $. Cette bibliothèque contient 150,000 volumes de littérature, de science, d'architecture, d'histoire, de technologie, etc.

Curieux de savoir si elle est très-fréquentée, je consulte les registres. Le nombre des lecteurs a considérablement augmenté depuis quelques années, mais il ne

dépasse pas encore actuellement une moyenne de 70 à 80 personnes par jour.

Le lendemain de cette visite je vais passer quelques instants à l'*Académie nationale de dessin*, où sont exposées en ce moment près de 400 toiles provenant de diverses collections particulières. Cette exposition est faite en faveur de deux institutions de charité et me démontre une fois encore la faveur dont jouit ici l'école française moderne qui y est représentée par un grand nombre de très bons tableaux de Meissonier, Rosa Bonheur, Troyon, Bouguereau, etc.

24-25 juin. — Nouvelle visite à l'exposition de *Philadelphie.* — J'y passe deux jours à en revoir les différentes parties qui m'ont offert le plus d'intérêt. Je ne trouve pas qu'il y ait lieu de modifier mon appréciation première.

Pendant que je déjeune assis sous l'une des verandahs du restaurant des *Frères Provençaux*, le second jour, un incident assez amusant, tout en me donnant la preuve de l'admirable organisation du service des secours en cas d'incendie, me prouve que cette perfection même peut avoir ses inconvénients. J'entends tout à coup la cloche d'alarme résonner, et levant les yeux j'aperçois, à deux cents pas tout au plus, un de ces petits pavillons isolés en bois, où l'on débite de ces boissons qui ont eu tant de succès à l'Exposition de 1867 à Paris et faites d'un mélange de soda water et d'une crème parfumée quelconque, dont la couverture de toile est en feu.

Presque instantanément, trois pompes à vapeur arrivent au galop et immédiatement versent des torrents d'eau sur les flammes.

Il n'y avait aucun danger que le feu se propageât, le pavillon étant à une bonne portée de fusil de toutes les autres constructions. Le propriétaire pousse des cris perçants et demande grâce; pour échapper à l'inondation il se réfugie sous la tablette de son comptoir; l'eau des pompes disperse ses verres et ses bouteilles. Enfin les pompiers, au bout de quelques secondes, s'arrêtent et repartent fort satisfaits de l'exhibition qu'ils viennent de faire. Il y avait bien eu environ 6 pieds carrés d'étoffe brûlés.

---

26 juin. — De retour à *New-York*, je trouve l'opinion publique assez surexcitée au sujet du résultat, qui sera su ce soir ou demain, de la *Convention démocratique* de *Saint-Louis*. Celui de la *Convention républicaine* de *Cincinnati* est connu depuis quelques jours déjà. C'est dans ces conventions que chaque parti fait le choix de son candidat à la présidence.

Il n'est pas inutile de consigner ici ce que j'ai appris de ces conventions. — Dans les premiers temps de la République il n'était question de rien de ce genre. Les candidats à la présidence étaient choisis par une réunion des membres du congrès et des législatures des États, ou désignés par la voix du peuple. Les deux premières fois, quand *Washington* fut élu, il n'y eut aucune réunion préliminaire; il fut en quelque sorte acclamé et personne ne songea à lui faire de l'opposition. Toutefois, pendant sa seconde présidence, un certain

mauvais vouloir se fit sentir et c'est à cette cause, sans doute, qu'il faut attribuer son refus de se présenter une troisième fois au suffrage de ses concitoyens. Si dans ces deux premières élections il n'y eut pas d'autre candidat que lui, pour l'élection du 4 mars 1797 il n'y eut pas moins de treize prétendants, dont les plus sérieux étaient *John Adams* et *Thomas Jefferson.*

Le premier fut élu, mais déjà on constate alors l'emploi de manœuvres politiques ; et c'est en 1800 qu'on voit, sous le nom de *caucus,* les réunions ayant pour but de désigner des délégués ou de choisir un candidat, faire leur apparition. C'est de 1800 que date le premier caucus des membres du congrès. — En 1812 eut lieu la première tentative d'un caucus pour nommer une *convention;* elle ne réussit pas. En 1824, les républicains dégoûtés des caucus se tinrent à l'écart, et l'assemblée dut faire choix d'un candidat. La première convention régulière, organisée d'après le système usité encore aujourd'hui, fut réunie en 1830 et c'est en 1832 que fut adopté le fameux règlement connu sous le nom de *Two Thirds Rule,* qui depuis a été rejeté par le parti républicain.

Le système des conventions semble offrir un très grave inconvénient. Il donne incontestablement une facilité très grande aux médiocrités de se présenter et d'enlever le vote quand les hommes plus capables se sont réciproquement épuisés dans cette lutte préparatoire.

27-29 juin. — Le thermomètre marque à l'ombre 98° F., et c'est avec un vif plaisir que, me rendant à

l'invitation de *Mrs. P.* ***, je pars avec son mari pour aller passer quelques jours dans *Long-Island.*

Cette île, longue de 120 milles environ, a, en dehors de *Brooklyn,* une population de près de 150,000 habitants. Au nord, elle est séparée du continent par un bras de mer qui, dans sa plus grande largeur, peut avoir une trentaine de milles et qui, quand les travaux du *Hell Gate* seront terminés, deviendra, ainsi que je l'ai déjà remarqué, la route la plus courte pour venir des États du nord de l'Europe à *New-York.*

Le *ferry* de la trente-quatrième rue nous débarque à *Hunter's Point,* au-dessus de *Brooklyn,* et nous prenons le chemin de fer qui parcourt l'île dans toute sa longueur. La première portion du pays que nous traversons est très peuplée ; on aperçoit un grand nombre de jardins maraîchers, puis une quantité de villas et de maisons de campagne. Bientôt nous arrivons à une plaine découverte assez étendue, où *Alexandre T. Stewart,* le richissime marchand dont j'ai parlé à plusieurs reprises déjà, et qui vient de mourir tout récemmnet, avait voulu, sur des terrains dont il s'était rendu acquéreur, fonder une ville et donner la facilité aux petites bourses de *New-York* de trouver à se loger à bon marché ; cette tentative charitable n'eut qu'un succès médiocre.

La ligne ferrée s'engage ensuite au milieu d'une contrée peu habitée, plate et sablonneuse ou couverte d'une végétation très basse, mais très épaisse. Après un léger accident survenu à notre locomotive, qui nous cause un retard de plus d'une heure, nous atteignons enfin *Yaphank,* la station où nous attend la voiture de

M. P. *** Un trajet de deux milles nous amène à *South-Haven*, où se trouve la petite ferme de laquelle dépend le chalet, distant du corps de ferme de 5 à 600 yards, que *M. P.* *** a loué pour y passer l'été avec sa femme et ses enfants. Ce chalet, entouré de beaux arbres, est très confortablement installé. Dans tout le pays environnant, les fermiers, presque tous, ont des maisons analogues qu'ils louent, pendant l'été, aux habitants de *New-York*, qui trouvent ainsi, à une petite distance du centre des affaires, un refuge contre les grandes chaleurs.

Le lendemain de mon arrivée, je vais avec mes hôtes visiter un établissement d'une société de sportsmen, très-bien entendu et situé à un mille à peine de *New-Haven*. Une large rivière passe au travers de la propriété. Elle est bien fournie en truites; pendant la saison qui arrive à son terme, il en a été pêché plus de neuf cents. Les bois à l'entour sont gardés et au moment de la chasse, on y tue un nombre assez considérable de bécasses, de ce qu'on appelle ici des perdrix et surtout, en se rapprochant de la mer, beaucoup de canards et d'oiseaux d'eau de toute espèce.

Dans la soirée nous allons faire une longue promenade dans un break attelé à quatre et nous descendons vers la mer. Le pays de ce côté est très vert, bien cultivé et coupé de nombreuses clôtures. Les foins viennent d'être récoltés et parfument l'air de senteurs délicieuses. Nous poussons jusqu'à *Bellport*, sur la *Great South Bay* séparée de la mer par un banc de sable, connu sous le nom de *Fire Island beach*. Cette côte est admirablement découpée et doit être un terrain remarquable de chasse

pour les oiseaux d'eau. Dans toute la région que nous avons parcourue, on aperçoit, cachées çà et là dans les massifs de verdure, un grand nombre de jolies villas, de cottages coquets, de *boarding houses*, qui sont très recherchés pendant l'été.

30 juin-2 juillet. — Rentré à *New-York*, j'y retrouve cet air lourd, cette chaleur écrasante dont pendant les trois jours que j'ai passés à *Long-Island* j'avais presque perdu le souvenir. L'atmosphère est chargée d'émanations qui ne sont rien moins qu'agréables, et dans les rues partout on se heurte aux apprêts faits par la cité pour célébrer dignement l'anniversaire de la déclaration d'indépendance. Je me hâte de faire mes derniers préparatifs pour la campagne que je vais entreprendre et de me mettre en mesure de quitter *New-York*, avant la fête du 4 juillet.

VII

NEWPORT — BOSTON — PROVIDENCE

3-19 JUILLET

De New-York à Newport. — La mort du général Custer. — De Newport à Boston. — Boston. — Cambridge. — Visite à M. R. H. Dana. — Visite au poète Longfellow. — Retour à Newport. — Providence. — La compagnie Gorham. — Une filature. — La vie à Newport.

3 juillet. — A une heure de l'après-midi, je prends la route de *Newport.* Le train est au grand complet; nombre de personnes s'empressent de profiter de ce que demain toutes les maisons de banque et de commerce, toutes les administrations, seront fermées, à l'occasion de l'anniversaire du 4 juillet, pour échapper aux réjouissances publiques dont New-York va être le théâtre et qui, dès ce soir, commencent par une grande promenade aux flambeaux.

Cette promenade de plusieurs centaines de mille individus ne laisse pas que d'inspirer certaines craintes d'incendie. Mais très pratiques, les Américains, et beaucoup, me dit-on, ont pris des assurances spéciales contre toute éventualité fâcheuse pendant la durée des fêtes.

J'ai le plaisir de retrouver à la gare quelques personnes de connaissance avec lesquelles je m'arrange pour faire route.

La ligne ferrée passe par *Mount Vernon*, *New Rochelle* et d'autres localités qui, pendant la belle saison, sont habitées par les gens de *New-York* retenus pour leurs affaires dans la journée. Puis, sortant de l'état de New-York, elle entre dans le *Connecticut*. Nous suivons le rivage à une courte distance et souvent nous avons de jolis aperçus du *Long Island Sound*. Successivement nous traversons plusieurs petites villes situées sur des cours d'eau de minime importance, qui viennent se jeter dans la mer, à *Stamford* sur le *Ripowam River*, à *Norwalk* sur la rivière du même nom, puis à *Fairfield*, à *Bridgeport* à l'embouchure du *Pequonnock* et d'autres encore; toutes sont des points de rendez-vous pour les différentes classes de la société pendant l'été.

Quelques-unes de ces localités sont assez considérables et renferment, comme *Bridgeport*, des manufactures importantes, ou bien, grâce à leur situation maritime, sont le centre d'un commerce actif.

Nous arrivons à *New-Haven* sur le *Quinnepiac*, autrefois la capitale de l'État, et dont la population aujourd'hui s'élève à plus de 50,000 âmes. C'est une ville très manufacturière (machines, armes à feu, quincaillerie, etc.) et célèbre dans tous les États-Unis par son université de *Yale college*, fondée en 1700.

Le chemin de fer, plus loin, traverse la rivière de *Connecticut* qui donne son nom à l'État et quelques petites villes peu importantes; il s'arrête à *New London*, avec un très bon port d'où partent chaque année un grand nombre de navires, puis à *Stomington*, où il quitte le Connecticut.

Le pays, en somme, est assez coupé, mais par des

chaînes de collines de peu d'élévation, qui forment la ceinture des vallées, toutes très riches et peuplées. La capitale de l'État est *Hartford*, dont la population est de 40,000 âmes.

Nous entrons dans l'État de *Rhode-Island*, le plus petit de la confédération ; il a dans sa plus grande longueur environ 47 milles et 37 dans sa plus grande largeur.

Sa population, au dernier recensement de 1870, s'élevait à 220,000 habitants à peine. Le sol est fertile, mais c'est surtout par ses usines et ses manufactures que le *Rhode-Island* se distingue. Les principales industries y sont le tissage des laines et des cotons, la quincaillerie, la construction des machines, la métallurgie. Un chiffre donnera l'idée de l'importance de ce petit État : le cinquième de l'industrie cotonnière totale des États-Unis s'y trouve concentré.

Kingston est la première ville que nous y rencontrons. Quelques milles plus loin, nous atteignons *Wickford* sur une anse de la baie de *Narragansett*. Là, les voyageurs pour *Newport* s'embarquent sur un *ferry* qui, après une heure de trajet, les dépose à destination.

La nuit est venue et quand j'arrive à la villa de Mrs. *S**** qui a eu l'amabilité de me convier à passer chez elle le temps de mon séjour à *Newport*, je trouve tout le monde à table. Bien vite on m'y fait une place. Après souper, nous passons la soirée à deviser sous la vérandah et à humer l'air frais de la brise de mer.

4-5 juillet. — Dès minuit, le 4 juillet, le bruit du canon, des feux d'artifice, de la musique, éclate dans la ville; il se prolonge jusqu'à trois heures du matin pour reprendre dès l'aube, au grand dommage de ceux

qui espéraient dormir cette nuit-là. Il n'y a pas non plus à songer à parcourir les rues de *Newport* dans la journée, et, après avoir passé la matinée dans le jardin de la villa avec mes hôtes, dans l'après-midi, nous allons faire un tour en voiture dans les environs, nous arrêtant au *Polo club* quelques instants, puis à la villa de *Mrs. K****, située sur la mer et d'où l'on a une vue magnifique.

Une école de torpilles est établie sur la rade et pour célébrer l'anniversaire de la déclaration d'indépendance, le soir on met le feu à neuf torpilles. Nous pensions pouvoir, de loin, jouir du spectacle, malheureusement le brouillard et la distance ne nous permettent pas de juger de l'effet produit par les explosions.

Le lendemain, les fêtes continuant, pour y échapper, nous nous embarquons sur le *Restless*, joli yacht appartenant à *M. Kane* et nous partons partons pour *Narraganset* avec lord *M...* et sa femme qui vont, avant leur départ pour l'Angleterre, prendre congé de la famille de lady *M**** établie pour l'été à *Narraganset*.

Du pont du yacht, en quittant la rade de *Newport*, je puis me faire une idée exacte de la ville que je n'ai pu parcourir jusqu'ici. Rien de plus coquet. La vieille ville s'étend le long du rivage; au-dessus, s'élevant en étages successifs et se prolongeant vers le nord-est, on aperçoit une série de charmantes villas et de maisons de campagne, perdues dans la verdure. Le panorama est limité à l'est au *Brenton Point*, par le *Fort Adams*, un des plus considérables et des mieux armés des États-Unis.

Nous laissons au sud-ouest le *fort Wolcott* sur *Goat*

Island et nous arrivons à la pleine mer. La traversée dure deux heures et demie environ et nous jetons l'ancre à trois ou quatre cents yards de la plage. Un canot nous mène à terre où nous ne demeurons que quelques instants, puis nous regagnons le bord et, levant l'ancre, nous reprenons le chemin de *Newport*, mais cette fois en remontant la baie de *Narraganset* et en faisant le tour de l'île de *Connecticut*, de façon à éviter la grosse mer que nous avons eue à l'aller. A huit heures du soir, le yacht reprenait son ancrage du matin.

Les journaux que je trouve en arrivant confirment les tristes nouvelles qui, depuis deux jours, circulaient déjà de la défaite du général *Custer* par les Indiens *Sioux*.

Pas un homme de la colonne qu'il commandait n'a échappé au désastre. Quinze officiers et 250 soldats ont été massacrés. Le général *Custer*, ses deux frères, son beau-frère et son neveu sont parmi les morts.

Cette campagne semble, d'ailleurs, avoir été conduite d'une façon des plus malheureuses, chacune des colonnes expéditionnaires marchant pour son compte et s'étant fait battre isolément. Il y a quelques jours déjà, le général *Crook* a été arrêté dans sa marche par les Indiens et cette fois le général *Custer* a été écrasé d'un côté, tandis que le major *Reno*, de l'autre, n'a été sauvé que par l'arrivée du corps principal, sous les ordres du général *Terry*, qui l'a dégagé de la position périlleuse où il avait dû chercher un abri.

---

6 juillet. — A sept heures du matin, je pars pour *Boston*. Le chemin de fer suit pendant quelque temps les bords de la baie de *Narraganset;* à *Fall River* il entre dans le *Massachusetts*. *Fall River* est une des villes les plus importantes de cet État par ses manufactures de cotonnades; sa population est d'environ 30,000 âmes.

Le pays est généralement plat et sablonneux. Nous passons à *Taunton*, sur la rivière de ce nom, à sa jonction avec le *Mill River*, puis l'aspect de la contrée change et devient plus pittoresque ; à chaque instant on aperçoit de jolies fermes, de jolis villages ; les terres semblent bien cultivées. Le train s'arrête à *Quincy*, où je compte, en revenant, descendre pour faire une visite à M. *Francis Adams*, le digne descendant de *John Adams* et de *John Quincy Adams*, qui tous deux ont été présidents des États-Unis, puis à *Neponset* muni d'un port d'une certaine importance sur la baie de *Dorchester*, une anse de la baie de *Massachusetts;* 5 milles plus loin, nous arrivons à *Boston*.

Mon bagage déposé à l'hôtel *Tremont*, suivant mon mode de procéder ordinaire, je me mets à parcourir la ville au hasard.

Boston, dont la population s'élève à 260,000 habitants, est assurement la cité la plus complète des Etats-Unis. Moins pittoresque dans son ensemble que ne le sont la *Nouvelle-Orléans*, *Savannah* ou *Charleston* par exemple, elle l'est bien davantage que *New-York*, *Philadelphie* et les autres villes des États de l'Est. Elle a un caractère tout spécial de propreté, de bien-être; les moindres ruelles sont balayées et, par ces temps de chaleurs,

arrosées. Les rues sont bien entretenues, un grand nombre sont macadamisées et dans toutes on peut circuler en voiture sans se voir, par suite des cahots, à chaque tour de roues projeté tantôt en l'air, tantôt en avant ou en arrière, au grand dommage des reins, des côtes et du chapeau.

La vieille ville est construite dans une sorte de péninsule, les maisons s'y étageant sur trois collines qui ont fait primitivement donner à Boston le nom de *Tremont*, lequel a été conservé à l'une des voies principales. La plupart des habitations sont en briques et remarquablement bâties dans quelques rues, comme la rue *Hancok*, la rue *Mount Vernon* et d'autres encore.

Au nord-est se trouvent le quartier marchand et des affaires et les différents quais. Les voies irrégulières, quelquefois étroites, y sont toujours en très bon état et propres. On y rencontre une foule de ruelles donnant accès aux maisons ouvrières, mais, même là, tout semble indiquer la prospérité et l'aisance. C'est dans ce quartier qu'est situé le *Faneuil Hall*, qu'on a appelé souvent le *Berceau de la Liberté*.

Cette vaste construction, élevée en 1742, fut donnée à la ville par un riche marchand du nom de *Pierre Faneuil;* elle fut brûlée, puis rebâtie. C'est là que se passèrent les premiers événements de la révolution ; c'est là que les promoteurs du mouvement haranguèrent le peuple.

A côté du *Faneuil-Hall* se trouve le marché, puis, un peu plus loin, le *Court-House* et le *City Hall*. Au sud-ouest, sur le *Beacon-Hill*, on aperçoit le *State-House* qui domine toute la ville.

On a, du haut de son dôme doré, auquel il est facile d'avoir accès, une vue superbe sur tous les environs. Dans la *rotonde* occupant le centre de la construction, on peut voir quelques bustes de personnages célèbres dans les annales de la République, des faisceaux formés des drapeaux des troupes du *Massachusetts* pendant la guerre de sécession et les fac-simile de deux pierres tombales trouvées dans l'église paroissiale de *Brington*, près *Althorp*, dans le *Northamptonshire* et qui ont été offertes par le comte *Spencer*. Ces pierres tombales sont celles qui recouvrent les restes de l'oncle et du père de l'arrière-grand-père de *Washington*, de celui qui, le premier de sa famille, émigra en Amérique. A côté de la rotonde, au bas de l'escalier menant au dôme, sont fixées des tablettes provenant du premier monument élevé en commémoration de la bataille de *Bunker Hill*. La façade du *State-House* donne sur *Beacon street*, qui borde le parc connue sous le nom de *Boston Common;* devant cette façade s'élèvent deux statues en bronze, assez médiocres, de *Daniel Webster* et de *Horace Mann*.

Le *Boston Common* a une superficie d'environ 50 acres; il est bien dessiné. Une large rue le sépare du jardin public, d'une étendue de 25 ou 30 acres, garni de fleurs et orné de statues parmi lesquelles il faut citer la statue équestre de Washington. C'est de ce point qu'on a peut-être la vue la plus pittoresque de la ville avec ses maisons, au rouge foncé, disposées en gradins, au milieu des masses de verdure des arbres qui bordent les rues et garnissent les squares.

En sortant du jardin public et en se dirigeant vers

l'ouest, on se trouve sur l'isthme qui réunit la péninsule sur laquelle est bâtie la vieille ville à la terre ferme, dans *Arlington street* et *Commonwealth avenue.* Comme toutes les rues voisines, celles-ci sont bordées de maisons particulières très bien bâties. Au milieu du *Commonwealth* se trouve un large square décoré d'une statue de *John Glover,* un soldat de la révolution, et d'une autre de *Hamilton* qui fut orateur, écrivain, jurisconsulte, soldat et financier; le bras droit de *Washington.*

En continuant à faire le tour de la ville et après être passé auprès des bâtiments nouveaux de la Société d'histoire naturelle et de la Société de technologie (quelque chose comme notre École centrale), je retombe dans les quartiers populeux et sur le port, un des plus importants par son commerce d'exportation de grains, bois, viandes salées, etc.

Il y a à *Boston,* comme dans toutes les grandes villes d'Amérique, un nombre considérable d'églises; aucune n'est remarquable par son architecture, mais plusieurs, cependant, datant déjà de plus d'un siècle, ont un certain cachet d'originalité. Quelques-unes de ces églises touchent à un cimetière et parfois ce cimetière sert de jardin public. Les fenêtres de ma chambre à l'hôtel *Tremont,* donnent sur un de ces champs de repos, fermé celui-là; il est ombragé d'arbres magnifiques, et je n'ai pas lieu de regretter cette exposition, par la chaleur torride qui règne actuellement.

Vers cinq heures de l'après-midi, je me dirige en voiture vers *Cambridge,* qui se trouve à 3 milles environ de *Boston,* et qui en est séparée par le *Charles River,* qu'on

8.

traverse sur un pont auquel on arrive par une longue chaussée. La péninsule sur laquelle est bâtie la vieille ville est, d'ailleurs, reliée par une dizaine d'autres ponts, tous très longs, au faubourg qu'on appelle *South Boston* et aux petites villes suburbaines de *Charlestown* et de *Chelsea.*

Arrivé à Cambridge (35,000 habitants), je parcours une suite de rues bordées de cottages, habités les uns par des professeurs de l'université, les autres par les étudiants ou par des gens qui se sont laissés charmer par le site. Je vais frapper à la porte de M. *Longfellow*, l'illustre poète, pour lequel j'ai une lettre d'introduction. Il est sorti et je laisse mon message lui faisant dire en même temps que je reviendrai demain; puis je me fais conduire un mille plus loin au cimetière du *Mont Auburn*. qui jouit d'une véritable réputation.

C'est un des plus jolis cimetières qu'on puisse rêver, avec de nombreuses corbeilles de fleurs, des points de vue aménagés, des pièces d'eau, des fontaines, etc. Il semble vraiment qu'en le parcourant on se promène dans un parc. Ce n'est pas un des traits qui m'ont le moins frappé que cette habitude des Américains de considérer les champs de repos comme un lieu de promenade et de chercher à les embellir en conséquence; mais ce fait me semble plus facile à constater à Boston que partout ailleurs. Daus la chapelle, je citerai quatre bonnes statues en marbre blanc du juge *Story*, de *Winthorp*, d'*Adams* et d'*Otis*.

Pour rentrer en ville mon automédon me fait prendre une route différente de celle par laquelle je suis venu

et passer devant le chêne historique au pied duquel, en 1775, *Washington* prit le commandement des troupes, devant les différents bâtiments de la célèbre université, connue sous le nom de *Howard University*, fondée en 1638 par *John Howard*, et devant le monument élevé à la mémoire des soldats du Massachusetts morts pendant la guerre de sécession.

7 juillet.— M. *C****, au Canada, m'avait donné un mot d'introduction pour M. *Parkman*, auteur d'ouvrages d'histoire très estimés ; quand je me rends chez lui, j'apprends que malheureusement il n'est pas à Boston. Je suis plus heureux dans ma tentative pour rencontrer l'honorable *Richard L. Dana* pour lequel je suis muni aussi d'une lettre. M. *Dana*, jurisconsulte d'un grand talent auquel il a été question de confier il y a peu de temps la légation des États-Unis à Londres, mais dont la nomination n'a pas été ratifiée par le sénat de Washington pour diverses considérations de politique intérieure, me reçoit très aimablement. Sa conversation est des plus intéressantes. Causant de diverses questions, le hasard m'amène à lui avouer combien, tout en faisant la part de l'obligation où se trouve la majorité des jeunes gens aux États-Unis, dès qu'ils ont acquis une instruction élémentaire, de s'occuper d'affaires ou d'industrie, le niveau général de l'instruction chez eux m'avait paru peu élevé, et combien, au contraire, la plupart des femmes me semblaient avoir un esprit cultivé. M. *Dana* reconnaît que mon observation peut être vraie pour certains États de l'Ouest surtout, mais il m'assure que dans la *Nouvelle-Angleterre* il est loin d'en être ainsi. Presque tous les jeunes gens de la

classe aisée en sortant des écoles primaires, me dit-il, passent quatre années dans un collège et viennent ensuite vers l'âge de dix-huit ans terminer leurs études à l'université de *Cambridge*. Ils ne les ont achevées, en général, que vers vingt-deux ou vingt-trois ans; ils sont envoyés en Europe pour un an ou deux et ce n'est qu'après ce voyage qu'ils entrent dans les affaires ou dans une carrière. Mais M. *Dana* admet avec moi que, même ici, proportionnellement les femmes l'emportent sur les hommes en instruction; aussi leur influence même en politique est-elle très considérable. Elles n'ont pas le droit de voter, mais elles se passionnent dans toutes les questions politiques, elles assistent aux réunions publiques, et l'appui des mères, femmes, sœurs, surtout celui des jeunes fiancées, ajoute-t-il en souriant, est un atout précieux qu'il ne faut pas négliger. Dans les réunions publiques les femmes, dans la *Nouvelle-Angleterre*, sont toujours invitées et, en moyenne, elles constituent près d'un tiers de l'assistance. Elles sont plus difficiles à satisfaire qu'on ne pourrait le supposer; elles épluchent l'orateur jusque dans sa prononciation et plus d'un homme public trouve moins difficile de parler dans la rue, de faire une allocution d'une fenêtre, que de discourir dans un de ces meetings politiques où les femmes sont conviées.

L'arrivée d'un client met fin à notre entretien et je me retire promettant à *M. Dana* de venir dimanche dîner chez lui.

M. Longfellow, né en 1807, après des études brillantes et un voyage dans les principaux pays de l'Europe, fut nommé à la chaire des langues modernes à l'université

de Cambridge. Il l'occupa longtemps, puis l'abandonna pour se livrer tout entier à ses goûts littéraires.

Un trajet d'une demi-heure en voiture, depuis Boston, m'amène à la porte du poète. Il est chez lui et je suis introduit de suite et accueilli de la façon la plus cordiale par cet homme si simple et si aimable. L'auteur de cette ravissante idylle épique *Évangéline* où le dramatique de la composition le dispute à l'élévation du style et à la noblesse des sentiments, de *Voice of the Night*, de *Ballads and other poems*, de *Seaside and Fireside* et de tant d'autres productions que lui font donner par bien des critiques compétents le premier rang parmi les poètes anglais modernes, ne montre pas la moindre prétention, pas la plus légère affectation. Au courant de tout ce qui se passe dans le monde des lettres, il s'intéresse à tout; il connaît par cœur les auteurs français du grand siècle et il en parle avec admiration. Pendant deux heures de suite, absolument sous le charme, je l'écoute causer.

Puis avec son fils, *M. Charles Longfellow*, un voyageur, je vais visiter l'Académie.

Nous entrons d'abord à la bibliothèque. Elle contient 180,000 volumes environ; on travaille à l'agrandir. Les étudiants peuvent, non-seulement venir consulter les livres qu'elle renferme, mais encore en se conformant à certains rêglements, les emporter chez eux. Une somme de 12,000 $ environ est chaque année consacrée à l'acquisition de nouveaux ouvrages. C'est une commission qui est chargée du choix à faire. La bibliothèque est soutenue en grande partie par des legs et des dons d'anciens élèves. La construction, dont l'exté-

rieur ne m'a plu que médiocrement, est fort jolie à l'intérieur.

Cette observation s'applique aussi au *Memorial Hall* que nous allons visiter ensuite. Dans la salle d'entrée, sur tout le pourtour, sont fixées des plaques commémoratives portant les noms des élèves et anciens élèves de l'université morts pendant la guerre de sécession. A gauche, une grande salle ornée de portraits et de bustes offerts à l'université, sert pour les repas des élèves internes. Ceux qui vivent dans les *boarding houses* ou dans les cottages dans la ville de *Cambridge*, s'arrangent entre eux pour former des pensions de dix ou douze individus vivant alors à la même table. La salle du mess sert aussi pour les bals donnés à certains jours de l'année et où toutes les élégantes de *Boston* se rencontrent. A droite se trouve une très-jolie salle de théâtre où se font les examens publics et où les candidats passent leur thèse.

Les autres constructions qui dépendent de l'université, et qui sont au nombre de douze ou quinze, n'offrent que peu d'intérêt en raison de l'absence des étudiants partis en vacances depuis quelques jours.

Qand je rentre de ma promenade M. *Longfellow* me présente à deux de ses filles qui sont près de lui et, quelques instants après, nous nous mettons à table. Ce dîner restera un de mes plus charmants souvenirs de mon voyage en Amérique. Mon hôte me parle de ses ouvrages, de ses travaux, de nos poètes et de nos auteurs. Il possède les premiers d'une façon surprenante, et c'est un véritable plaisir de l'écouter les apprécier, citant pour soutenir ses dires, des passages

de Corneille, de Racine, de Boileau, de La Fontaine, de Millevoye, jusqu'à des vers de Piron. Après le dîner, tandis que nous fumions sous la vérandah de son cottage, il me fait l'historique de cette demeure qu fut le quartier général de *Washington* au commencement de la guerre d'indépendance, et ce n'est qu'à une heure assez avancée dans la soirée qu'enfin, prenant congé de lui, je regagne *Boston*.

8 juillet. — *Boston*, qui, en raison de l'esprit cultivé de ses habitants, a reçu le nom de *l'Athènes américaine*. possède un grand nombre de bibliothèques. Je visite la plus importante, la bibliothèque de la ville, elle renferme plus de 200,000 volumes. Il y en a une autre, me dit-on, contenant 100,000 volumes et plusieurs moins riches, mais qui en contiennent chacune 20 ou 30,000.

Je ne puis parcourir les écoles; elles sont toutes fermées en raison des vacances, je le regrette, ce sont, paraît-il, des modèles du genre.

M. *Charles Longfellow* a la gracieuseté dans la journée de me rendre la visite que j'ai faite à son père et me mène luncher au *Somerset club*, qui me paraît être un des mieux installés que j'aie vus encore aux États-Unis. Puis je le quitte pour me rendre à *Charlestown;* ce n'est, en réalité qu'un faubourg de *Boston*, où se trouvent le *Navy-Yard* et le monument de *Bunker-Hill*.

Le *Navy-Yard*, qui couvre une superficie de plus de 80 acres, est situé dans une magnifique position au confluent de deux rivières, *Charles* et *Mystic Rivers*. Malheureusement c'est aujourd'hui samedi et dès midi les ateliers sont fermées. Après avoir parcouru l'ar-

senal rapidement, je me dirige donc vers le monument de *Bunker-Hill*. C'est une très laide pyramide en pierre de taille qui a été élevée sur *Breed's Hill*, à l'endroit où avait été construite à la hâte pour défendre la place, une redoute que les Anglais, en 1775, ne purent enlever malgré tous leurs efforts. Du haut de cette pyramide qui a près de 300 pieds on doit jouir d'une vue très étendue, mais comme le panorama doit ressembler beaucoup à celui que j'ai eu sous les yeux quand je suis monté sur le dôme du *State-House*, je renonce à cette nouvelle ascension.

9-10 juillet. — Le dimanche, ainsi qu'il était convenu, je me rends pour dîner chez M. *Dana*. Il me présente à sa femme, à ses deux filles, et à un autre convive M. *Elliot*, qui occupe une haute situation dans l'université de *Cambridge;* puis nous passons dans la salle à manger. La conversation ne tarde pas à devenir fort animée; MM. *Dana* et *Elliot* mettent une bonne grâce parfaite à répondre à toutes les questions que je leur adresse et j'obtiens une foule de détails intéressants sur la façon dont se passent les conventions pour l'élection du président et les réunions préparatoires.

A quatre heures, je prends congé de mon aimable amphitryon et de sa famille, pour aller donner un coup d'œil au quartier connu sous le nom de *East Boston*, situé sur la partie ouest de l'île *Nodddle*. C'est là que se trouve la portion du port qui présente la plus grande profondeur et où sont situés les quais d'embarquement des transatlantiques. Rien, d'ailleurs, à noter.

Le lendemain, dans la matinée, reprenant le chemin de *Newport* je m'arrête à *Quincy*, pour faire une visite

à *M. Adams.* J'apprends en arrivant que malheureusement il vient de partir pour *Boston.* Il me faut donc renoncer au plaisir de le voir et par le premier train je continue ma route.

Quoique le *Massachusetts* ne soit pas très fertile, presque partout le pays est bien cultivé. C'est un des plus riches et des plus peuplés des États de l'Est. La région ouest et centrale est assez montagneuse; elle est traversée par deux rameaux des *Green Mountains;* l'un, le plus à l'ouest, porte le nom de *Taconic Hills,* l'autre celui de *Hoosik Range.* Le *Massachusetts* fut un des treize États qui signèrent la déclaration d'indépendance.

Vers deux heures, j'étais de retour au chalet hospitalier de *Mrs. S.**** à *Newport.*

11-12 juillet. — Il n'existe pas certainement de station d'été au bord de la mer plus jolie et plus agréable que *Newport.* Les habitants des nombreuses villas de la ville haute en sont, pour la plupart, les propriétaires, et tous sont des plus aimables et des plus accueillants pour les étrangers. J'ai la bonne fortune de l'éprouver personnellement,

Entre autres connaissances nouvelles, je fais celle de *Mr. George Bancroft,* l'homme d'État et le diplomate bien connu, l'auteur d'une excellente histoire des États-Unis depuis la découverte du continent américain jusqu'à nos jours. Il a au moins soixante-quinze ans, mais l'âge n'a en rien altéré la vivacité de son esprit et l'intérêt de sa conversation.

Puis j'ai le plaisir de retrouver un de mes compa-

triotes, le colonel *J.*** *B.*** et sa gracieuse femme, qui sont établis dans leur très joli cottage, bâti à 2 milles environ de la ville, au sommet d'une colline d'où l'on a la vue sur la mer et où la chaleur est agréablement tempérée par la brise de l'Atlantique.

Je suis invité à déjeuner ou à dîner chez diverses personnes. Dans une de ces occasions je fais, à mes dépens, l'expérience de l'intérêt que portent à la politique les femmes de la *Nouvelle-Angleterre* et de la passion qu'elles y mettent. Ce qui m'avait été dit à *Boston* aurait dû me tenir en garde. Malgré cela et bien que j'eusse toujours grand soin de ne jamais aborder la politique qu'en petit comité et avec des gens à même de m'éclairer, j'ai le tort, à un grand dîner, me laissant entraîner par la conversation de ma voisine, d'en parler avec elle. J'ai le malheur, en outre, d'émettre une opinion qui ne convient pas, paraît-il, à une jeune personne assise loin de nous, de l'autre côté de la table, et qui, par hasard, bien que je causasse avec mon interlocutrice en aparté, m'entend. Aussitôt cette jeune personne qui peut avoir dix-huit ou dix-neuf ans, fort jolie, fort élégante, m'apostrophe en termes très durs Je la regarde et reste tout ébahi, heureusement la conversation générale ne s'interrompt pas et me sauve de mon embarras. Après le diner, je vais causer avec ce charmant politique en jupons que je trouve très gracieux, gai et spirituel; mais, en l'abordant, j'ai déclaré que je ne voulais pas m'entretenir avec lui des graves questions auxquelles il semblait s'intéresser si fort.

13 juillet. — A onze heures, je m'embarque pour *Providence*. Le vapeur remonte la baie; elle est très large d'abord, mais, toutefois, du pont on distingue facilement le pays dans le lointain; il me paraît assez plat et n'offrir rien de pittoresque. Ce n'est qu'au bout d'une heure de trajet, après que nous avons touché à *Rocky Point*, sur la côte ouest, que le pays change. Les deux rives se rapprochent, deviennent plus découpées et sont couvertes de masses de verdure, au milieu desquelles çà et là surgissent quelques jolies maisons.

Une heure après avoir quitté *Rocky Point*, nous arrivons en vue de *Providence*, très agréablement située sur la portion de la baie qu'on appelle la *Rivière de Providence* et limitée à l'ouest par un cours d'eau assez considérable, le *Seckonk*. Ainsi vus de la baie de *Narraganset*, les mâts des schooners dans le port qui peut recevoir jusqu'à des navires de 900 tonneaux, les clochers des églises qui dominent la masse des maisons et, au nord-ouest, la colline sur laquelle s'élèvent en gradins un nombre considérable de jolis cottages, entourés de grands jardins bien plantés, forment un ensemble vraiment délicieux.

La ville de *Providence* n'a pas, bien qu'on y compte plus de 70,000 habitants, l'apparence d'une grande cité comme *Boston* ou *New-York;* mais elle ressemble plutôt à certaines de nos coquettes petites villes de province Dans les rues je ne rencontre que peu de monde, peut-être faut-il attribuer cela à la grande chaleur; le thermomètre marque à l'ombre 102° F. Une grande partie des maisons sont en bois et, sauf dans la partie commerçante, les constructions en briques sont l'exception

Le plus joli quartier est incontestablement celui qui se trouve au nord-ouest, sur la colline qui domine le reste de la ville et la baie. C'est là que se sont établis les habitants aisés; leurs demeures entourées de jardins, donnant sur de belles rues ombragées et bien entretenues, ne le cèdent en rien à ce que j'ai vu dans le même genre aux États-Unis.

Providence est une ville déjà ancienne pour ce pays. Elle date de 1636 et fut fondée par *Roger Williams*, obligé de chercher un asile contre les persécutions religieuses dont il était victime dans le *Massachusetts*, de la part de ceux-là même qui avaient fui l'Angleterre pour trouver la liberté religieuse qu'on leur refusait.

L'université établie à *Providence*, les écoles publiques, jouissent d'une grande réputation; mais, comme à *Boston*, tous les établissements sont fermés en raison de l'époque des vacances. Je devrai donc me contenter de visiter quelques-unes des usines et des manufactures qui font de *Providence* une des cités les plus industrieuses de toute la *Nouvelle-Angleterre*. Ce sont surtout les usines métallurgiques, les manufactures de coton, les fabriques d'orfèvrerie, qui dominent.

La vitrine contenant les objets d'orfévrerie exposés par la *Cie Gorham*, avait, à *Philadelphie*, attiré mon attention et c'est vers les ateliers de cette compagnie que je me dirige d'abord. L'établissement est le plus considérable de ce genre qui existe en Amérique. Le superintendant me reçoit gracieusement et se met à ma disposition pour me faire parcourir les ateliers.

En raison de la crise qui sévit actuellement il n'y a

guère que 350 ouvriers qui y travaillent aujourd'hui; mais on en peut occuper jusqu'à 700.

Ces ouvriers sont répartis dans les sept étages et le sous-sol de l'immense construction que je visite. Comme force motrice, on emploie une machine de 80 chevaux-vapeur, sortie de l'usine de *Corliss*, d'où provient également la grande machine motrice de l'exposition de *Philadelphie*.

Le titre de l'orfèvrerie fabriquée par la *Cie Gorham* est très élevé; il est de 925 millièmes. Il n'existe pas en Amérique de contrôle par l'État, mais tous les objets sortant des ateliers de la *Cie Gorham* sont poinçonnés d'une marque qui est sa propriété et comme les administrateurs tiennent essentiellement à ce que ce poinçon soit accepté partout comme une garantie, ils mettent le plus grand soin à ce que toute pièce soit toujours un peu au-dessus du titre réel.

Les différents modèles sont en général jolis et presque toujours supérieurs, comme goût, à ce que j'ai pu rencontrer jusqu'ici aux États-Unis. C'est un fait qui mérite d'être noté, car il est incontestable qu'une fabrique comme celle de la *Cie Gorham* peut avoir, en raison de l'étendue de ses relations, une influence sur le goût du public. Les modèles pour les objets en ruolz sont choisis et dessinés avec un soin égal à celui qui préside au choix des modèles pour les objets en argenterie.

Le thermomètre est monté jusqu'à 110° F. à l'ombre et je remets à demain la visite que je compte faire à une des filatures de coton et à l'*American Screw Company*.

14 juillet. — Je me souviens de peu de nuits plus désagréables que celle que je viens de passer par cette chaleur torride dans la petite chambre étroite que j'occupe à l'hôtel; aussi, dès la première heure, bien décidé à repartir dans la journée pour *Newport*, je vais frapper à la porte de l'établissement de l'*American Screw Company*. Mais, à ma grande surprise, l'accès des ateliers m'est refusé. J'ai beau arguer de ma qualité de simple voyageur curieux, dire que, depuis dix mois en Amérique, j'ai pu pénétrer partout sans obstacle, je me heurte à un refus obstiné et je bats en retraite.

Je suis dédommagé du mauvais accueil de l'agent de l'*American Screw Company* par celui très-aimable que me fait le superintendant du *Providence Mill*, chez lequel je me rends ensuite. Le *Providence Mill* n'est pas une des filatures les plus considérables de *Providence*, mais c'est une des mieux organisées. Elle contient 20,000 broches et emploie 375 ouvriers. Les salaires ont beaucoup baissé en raison de la crise commerciale qui sévit en ce moment et ce n'est que grâce à cette réduction que les manufactures peuvent se soutenir. Le maximum de la paye qui autrefois s'élevait à 11 $ par semaine est tombé à 6 $ 1/2. Rendu à *Providence*, le coton se vend au prix moyen de 12 cents 1/2 la livre; le charbon revient au prix très modéré de 4 $ 1/2 la tonne, et, malgré ces conditions favorables, la production est loin d'être ce qu'elle a été à une certaine époque. C'est le contre-maître de la filature, un Écossais de Glasgow, que le superintendant m'a donné pour m'accompagner, qui me fournit ces renseignements.

A onze heures et demie, reprenant le bateau à vapeur qui redescend la baie, je vais déjeuner à *Rocky Point.* C'est un lieu de rendez-vous très apprécié des habitants de *Providence* durant l'été; il n'a, cependant, rien de remarquable, bien que la vue sur la baie soit assez jolie. La brise rafraîchissante qui s'y fait sentir est sans doute le vrai motif de la vogue dont jouit cet endroit, où sur un espace de quelques acres à peine, sont établis un hôtel, un restaurant, des jeux de boules, un chemin de fer sur un plan incliné, etc. Quatre à cinq fois par jour les bateaux à vapeur déposent ou emmènent des flots de visiteurs.

A deux heures, je m'embarque sur celui qui fait le service du *Newport*, où j'arrive à temps pour aller faire une délicieuse promenade à cheval sur le bord de la mer.

15-19 juillet. — *Newport* et *Providence* sont alternativement le siège du gouvernement de l'État de *Rhode Island.* La première de ces villes est aussi une des stations militaires de la marine fédérale. Son port remarquablement défendu peut recevoir les plus grands navires.

Mais, comme je l'ai dit déjà, elle est surtout inappréciable comme station de bains de mer. La plage où sont installés les bains est fort agréable et on peut faire quelques très jolies tournées dans les environs, surtout le long de la côte, le soir, à l'heure où la brise du large tempère la chaleur. Si l'on préfère marcher, la promenade des *cliffs* peut satisfaire les plus difficiles. Cette

allée, admirablement entretenue, court le long de la mer, traversant les parcs et les jardins de toutes les villas qui bordent le rivage. C'est le rendez-vous de la société. Sous toutes les vérandahs, on voit dans l'après-midi des groupes nombreux; les femmes en toilettes des plus élégantes. L'ensemble est d'un pittoresque coquet achevé.

Je passe à *Newport* quatre jours, partageant mon temps entre les visites, les promenades à cheval, en voiture, en mer ou à pied, et c'est avec un vif sentiment de regret que, pressé par le temps, je me vois enfin forcé de reprendre le bâton du voyageur.

VIII

DE NEWPORT A SARATOGA, BUFFALO, OILCITY ET PITTSBURGH

21-31 JUILLET

De Newport à Burlington. — Le lac Champlain et le lac George. — Sarotoga. — L'existence dans cette ville. — Quelques mots sur Buffalo. — Le Oil Region. — Oil City. — Exploitation du pétrole et la Raffinerie impériale. — Pittsburgh. — L'établissement de Park Bro. et Cᵒ. — Les flottilles qui font le transport du charbon. — La prospérité commerciale, industrielle et minière des États-Unis est plus apparente que réelle.

20 juillet. — Je quitte *Newport* par un brouillard s épais qu'il est presque impossible à une demi-encâblure de distinguer quoi que ce soit et le vapeur chemine lentement, la cloche sonnant à intervalles égaux et le sifflet de la machine se faisant entendre presque sans interruption. Le temps s'éclaircit un peu avant notre arrivée à *Providence*, mais nous avons éprouvé du retard et ce n'est qu'à grand'peine que je parviens à prendre le train de *Worcester*.

La ligne de *Providence* à *Worcester* suit d'abord une assez jolie vallée au fond de laquelle court le *Pawtucket*. Sur les bords de cette rivière, sont établies des manufactures et des usines en grand nombre. Seize milles

9.

après avoir quitté *Providence*, le train s'arrête à *Woonsocket*, célèbre par ses filatures; il y en a plus d'une vingtaine. Cette station est la deuxième du parcours dans l'État de *Rhode Island*.

Worcester, la première ville importante du *Massachusetts* qui se trouve sur notre route, est située au milieu d'une région admirablement cultivée; sa population est d'environ 45,000 habitants et elle possède des manufactures considérables. A 30 milles plus loin, nous nous arrêtons quelques minutes à *Fitchburg*, ville manufacturière aussi, et qui partage avec *Worcester* les prérogatives de capitale du comté où ces deux villes sont situées.

Chose assez curieuse à noter, depuis quelques années déjà, un grand nombre de Français, d'origine canadienne principalement, sont venus s'établir dans cette portion du pays, ainsi que dans le *Vermont* et le *New-Hampshire*, qui, d'ailleurs, sont plus rapprochés du *Bas-Canada*, et l'usage de la langue française est assez répandu.

Toute la contrée que je viens de traverser est bien boisée et cultivée; coupée par des cours d'eau souvent considérables, elle est assez accidentée. Malheureusement un violent orage et une pluie battante nuisent un peu à l'aspect général.

A *Fitz-William*, j'entre dans le *New-Hampshire*. La nuit est venue et je ne puis me faire qu'une idée très approximative du paysage qu'un de mes compagnons de voyage, avec lequel j'ai entamé conversation, me dit être des plus jolis. L'orage continue toutefois à gronder et, à la lueur des éclairs, j'aperçois des cours d'eau et des petits lacs en assez grand nombre. A *Bellow Falls*,

je descends du train qui m'a amené, pour attendre celui qui doit me conduire sur les bords du lac *Champlain*. *Bellow Falls* est situé sur le *Connecticut* et les rapides qui se trouvent à une courte distance méritent, paraît-il, une visite. L'heure n'étant pas propice, j'attends dans la gare le moment de continuer ma route. Je laisserai à l'est la région si vantée des *White Mountains;* peut-être, plus tard, pourrais-je la parcourir et visiter *Concord* (8,000 habitants), la capitale de l'État de *New-Hampshire.*

21 juillet. — Un peu avant minuit, j'ai quitté *Bellow Falls*, et, à quatre heures et demie du matin, j'arrive à *Essex Junction*, dans le *Vermont*, où je change encore une fois de train pour prendre l'embranchement de *Burlington.* Je suis ici, dans la région des *Green Mounts.* Le pays a un peu l'aspect de certaines portions de la Suisse. Il est vert et frais, une rivière coule à quelque distance de la voie ferrée sur un lit de rochers, des montagnes bornent l'horizon, des bestiaux paissent dans les prairies, et, de loin en loin, sur quelque point élevé, on aperçoit le clocher d'une église reflétant les rayons du soleil levant. Les montagnes sont couvertes de forêts de chênes, de hêtres et de pins.

Il se fait dans le *Vermont* un grand commerce de bois, mais dont une grande partie vient du *Canada.* Le *Vermont* est aussi réputé pour ses chevaux et ses bestiaux.

Avant d'arriver à *Burlington,* qui est le centre de ce commerce des bois, on aperçoit du chemin de fer, au fond d'un ravin à pic, de plus de 100 pieds de profondeur, le *Winooski;* il passe à *Montpellier* (5,000 ha-

bitants), la capitale de l'État, et arrose la plus grande partie de celui-ci.

La ville de *Burlington* (16,000 habitants), située à l'est du lac *Champlain*, sur une colline élevée, produit un joli effet; elle est bien bâtie d'ailleurs.

A neuf heures, je m'embarque sur le steamer faisant le service sur le lac qui, long de près de 130 milles, a une largeur variable. Dans la partie la moins étroite, il peut avoir 12 milles. La rivière *Richelieu* lui sert de déversoir dans le *Saint-Laurent*. A l'est, les rives verdoyantes avec les *Green Mounts* comme arrière-plan, une foule d'habitations dispersées çà et là, des villages coquettement posés sur les collines et sur le rivage, ou à demi perdus dans les vallons; à l'ouest des côtes découpées, avec des rochers parfois très élevés, derniers contreforts des monts *Adirondacks* et qui dominent le lac couvert d'îles nombreuses; tout cela forme un charmant ensemble, mais qui n'a rien d'imposant.

Le bateau à vapeur passe successivement devant divers points historiques illustrés les uns par *Champlain* au commencement du XVIIe siècle, les autres par ceux qui vinrent après lui, moins connus peut-être, mais dont les noms sont restés intimement liés aux événements qui se sont déroulés dans cette région. A chaque instant des débris de forts, de bastions, témoignent de la vivacité de la lutte jadis engagée entre les premiers colons et les Indiens d'abord, puis entre ceux-ci et les Anglais et, plus tard, entre les Anglais et les Américains.

Nous arrivons à *Ticonderoga*, où les eaux du lac *George* se déversent dans le lac *Champlain*. Le quai où

nous débarquons est dominé par les ruines d'un fort qui devait avoir une certaine importance et qui a été le théâtre de nombreux combats durant les guerres entre les Français et les Anglais, puis, pendant la guerre de l'indépendance. Un train nous attend et après un trajet d'environ 4 milles à travers une vallée étroite au fond de laquelle court la petite rivière qui fait communiquer les deux lacs et qui est employée comme force motrice dans plusieurs scieries établies sur son cours, il nous dépose sur la rive nord du lac *George.*

Celui-ci a 36 milles de long et une largeur moyenne de 1 mille et demi. Les Américains l'ont comparé tour à tour au lac de *Côme*, au loch *Katrine* ou à d'autres lacs réputés. Il y a là un peu d'exagération. Ce qu'on en peut dire c'est qu'il est très coquettement situé dans la partie élevée de la contrée, avec un joli cadre de vallées, de montagnes, de bois et de prairies. L'horizon est peu étendu, mais vert, frais et riant. De temps à autre, une petite maison entourée d'un jardin, à proximité d'un bout de champ, vient animer le paysage et interrompre heureusement ce que pourrait avoir de trop monotone ces collines revêtues d'une verdure à mon gré d'une tonalité un peu uniforme. Les eaux du lac sont claires et transparentes, et reflètent avec une remarquable précision les rives parfois abruptes et le ciel; elles sont parsemés d'îles couvertes d'une riche végétation.

De nombreux faits d'armes ont, durant les premiers temps de la colonisation, pendant la guerre de Sept ans et en 1775, illustré les localités environnantes ainsi que les bords du lac, dont les portions les plus pittoresques

sont celle connue sous le nom de *Narrows*, où les montagnes en se resserrant formentune espèce de chenal semé d'une foule d'ilots, et, plus loin, après avoir passé le petit village de *Bolton*, la jolie île de *Doom Island*, située dans l'endroit où la nappe d'eau à la plus grande étendue.

Dans les différentes îles, ou en divers endroits sur le rivage, on aperçoit des petites maisons installées pendant la saison en *boarding houses*, pour les amateurs de pêche et pour les habitants des villes des États de l'Est qui viennent y passer leurs vacances.

A six heures du soir, le vapeur me débarque à *Caldwell*, presque à l'extrémité du lac; c'est un village d'un millier d'habitants, mais qui, durant l'été, est envahi par les étrangers.

Après dîner, tenté par la belle soirée, je prends une yole légère et je pousse au large; arrivé au milieu du lac, je rentre mes avirons et, mollement couché au fond de ma barque, j'allume un cigare. Mais la navigation dans ces parages est parfois dangereuse, et peu s'en faut que je n'en fasse l'expérience à mon détriment. Un grain arrive, me prend par le travers, ma barque s'emplit d'eau à demi et il me faut près de trois quarts d'heure d'efforts énergiques pour regagner la côte.

22 juillet. — Les environs de *Caldwell* n'offrent rien de très-remarquable. Après les avoir parcourus dans la matinée, vers deux heures, je grimpe, moi onzième, sur le stage qui fait le service entre *Caldwell* et *Glen's Falls*. La route est, dans la véritable acception du terme, garnie d'un plancher, sur lequel nous roulons sans éprouver le moindre cahot; parfois nous obtenons

une jolie vue des *Monts Luzerne* dans la distance. Au bout de huit à neuf milles, nous débouchons dans une vallée qui paraît riche et bien cultivée, et nous entrons bientôt dans *Glen's Falls*, ville de 8,000 habitants, dont les rues sont larges, bien plantées, bordées d'habitations d'assez bonne apparence, et qui est située sur un plateau assez vaste surplombant les chutes de l'*Hudson*. Ces chutes ne méritent une visite que dans la saison des pluies et après la fonte des neiges.

Il y a à *Glen's Falls* des scieries nombreuses qui utilisent comme moteur le cours de l'*Hudson* et qui sont alimentées par les bois flottés sur cette rivière et sur ses affluents. On y remarque aussi des carrières de marbre importantes et on y fait de la chaux en grande quantité.

Prenant le chemin de fer, je passe à *Fort Edward* où se trouvent quelques manufactures de papier assez considérables; puis le train traverse l'*Hudson* que l'on aperçoit entraînant dans son cours des milliers de troncs d'arbres flottés, et on ne tarde pas à arriver à *Saratoga*.

23-25 juillet.— *Saratoga* est une petite ville située à une dizaine de milles à l'ouest de la rivière *Hudson*, dont la population résidente est d'environ 10,000 âmes, mais où, pendant la saison, il vient jusqu'à 20,000 étrangers.

Sur la rue principale, *Broadway*, sont situés presque tous les grands hôtels où cette population de passage trouve la nourriture et le gîte. Ces immenses

constructions où, fort souvent, il est difficile de trouver une place et dont quelques-unes peuvent recevoir jusqu'à mille ou douze cents personnes, offrent un curieux spectacle. La vie qu'on y mène est la plus désœuvrée qu'on puisse rêver; les seules distractions sont les bals et les concerts, et l'extravagance bouffonne des toilettes des femmes qui s'habillent jusqu'à trois et quatre fois par jour, presque sans autre but que de faire entre elles assaut d'élégance. Avec leurs jardins intérieurs, autour desquels circulent des galeries couvertes, où hommes et femmes se promènent de long en large, ces hôtels ressemblent à s'y méprendre à des asiles d'aliénés. On trouve quelques *boarding houses* et quelques jolies maisons particulières dans la ville.

Les sources minérales, qui, bien souvent, ne servent que de prétexte pour venir à *Saratoga*, sont nombreuses et étaient, avant la conquête, connues des Indiens. Elles sont principalement composées d'acide carbonique, de fer, de bicarbonates de chaux, de magnésie, de soude, de chlorure de sodium. L'une des plus réputées est le *Congress Spring*, dont on fait usage dans les maladies de foie, pour la dyspepsie, la goutte, etc.

Les environs de *Saratoga* n'ont rien de très attrayant et la seule belle promenade qu'on puisse y faire, c'est d'aller en voiture au *Saratoga Lake*, long de six milles environ, d'une longueur moyenne de deux milles, et qui ne manque pas de pittoresque. C'est sur ce lac qu'ont lieu les régates entre les élèves des différentes universités.

J'ai retrouvé à *Saratoga* le ministre de France et quelques amis de *New-York*, et, grâce à cette circon-

stance, mon court séjour me paraît charmant. La veille de mon départ, je vais avec eux aux courses. Le terrain n'est qu'à un mille de la ville; il est mieux compris que celui de *Jerome Park* au point de vue des courses, mais il ne mérite pas cependant la réputation qu'on lui a faite de ce côté de l'Atlantique. Le soir nous allons, par curiosité, donner un coup d'œil à la maison de jeu dont le propriétaire directeur est un sénateur et où les personnages du gouvernement, les plus en vue, n'hésitent pas à se montrer, bien que la loi ne tolère pas les jeux. Il est vrai d'ajouter que l'établissement est qualifié *Cercle de Saratoga* et que, par un euphémisme ingénieux, la pancarte annonçant l'heure de l'ouverture du salon de la roulette, du trente et quarante, etc., porte simplement cet avertissement : *This room will be open for business at 12 M.;* quelque chose dans le genre de la célèbre annonce du barbier : *Ici on rasera gratis demain.*

---

26 juillet. — A midi, je dis adieu à mes amis, au ministre de France, qui a obtenu un congé et que je ne reverrai plus, par suite, qu'en Europe, et je pars pour *Albany*.

Le pays, accidenté, paraît bien cultivé et très habité. Le train passe à quelque distance de *Long Lake* que l'on aperçoit à l'ouest de la voie ferrée, puis à *Ballston Spa* réputé pour ses eaux minérales, mais dont la vogue a un peu diminué, et à *Shenectady* sur la rive droite du *Mohawk River* et sur le canal de l'*Erié*. Cette dernière ville, de plus de 10,000 âmes, est une des plus an-

ciennes de l'État de *New-York*. Moins d'une heure après, nous arrivons à *Albany*, côtoyant, avant d'y pénétrer, d'immenses chantiers de planches où les transports s'opèrent au moyen de barques qui circulent sur des canaux aménagés à cet effet et se coupant à angle droit comme de véritables rues.

A *Albany*, je prends la route que j'ai suivie au mois d'octobre dernier en me rendant aux chûtes du *Niagara*. Sans m'appesantir sur ce que j'ai dit de cette région alors, je constaterai simplement ici que la contrée que j'avais vue en automne gagne beaucoup à être vue dans la saison présente. On traverse des terrains d'alluvion qui semblent d'une grande fertilité, puis suivant le *Mohawk*, on ne tarde pas à arriver à un endroit où la vallée se resserre et où sont établies un certain nombre de manufactures et d'usines importantes. Puis la vallée s'élargit de nouveau et on pénètre dans un admirable pays d'élevage. On passe à *Utica*, *Rome*, *Syracuse* sur les bords du lac *Onondaga ;* la voie ferrée chemine au milieu de larges espaces où est cultivée la plus grande partie de la menthe dont on fait un si grand usage aux États-Unis, puis on arrive à *Palmyra* célèbre parce que c'est dans les environs que le fondateur du mormonisme, *Joe Smith*, est censé avoir trouvé, guidé par un ange, les tables de la loi nouvelle; à la nuit nous nous arrêtons quelques instants à *Rochester*, pour, bientôt après, reprendre notre route et atteindre *Buffalo*, où je descends à une heure du matin.

---

27 juillet. — La ville de *Buffalo* est située à l'extrémité est du lac *Erie*, à l'entrée de la rivière de *Nia-*

gara. Comme population, c'est la troisième ville la plus importante de l'État de *New-Nork.* Jouissant d'un port excellent sur le lac et en même temps placée à la tête du canal de l'*Érie,* elle est le centre d'un commerce considérable. De bonne heure je vais faire une promenade sur les quais ; l'animation qu'ils présentent, les nombreux élévateurs que l'on voit fonctionner, les navires qui entrent et qui sortent du port forment un spectacle curieux. La ville en elle-même n'a rien de remarquable, bien que dans le quartier nord on trouve de fort jolies habitations, le long des larges avenues bien plantées qui permettent à l'air et à la lumière de circuler librement.

A une heure, je reprends mon voyage et je pars pour *Brockton* par la ligne que j'ai déjà suivie en me rendant du *Canada* à *Saint-Louis.* Là je change de train et je monte dans celui qui se dirige sur *Oil City.* Le pays depuis *Brockton* est des plus accidentés et, à mesure que nous nous élevons, la voie ferrée gravissant les collines qui forment la ligne de partage des eaux du lac, la vue devient plus étendue ; bientôt nous dominons l'immense nappe d'eau et toute la contrée voisine. Mais ce panorama magnifique ne tarde pas à se dérober à nos regards ; nous sommes entrés dans des grands bois. A ces bois succèdent des prés, des champs, puis des bois encore ; des bestiaux paissent çà et là, quelques fermes aperçues dans le lointain animent ce passage qui a un peu l'aspect général d'une certaine portion du pays de *Bade.* A *Maysville,* une bande de

gens en partie de plaisir monte dans le train ; ils viennent de passer vingt-quatre heures sur les bords du lac *Chautauque* assez étroit, me dit l'un d'eux, long de 15 à 20 milles et entouré d'une ceinture de collines assez élevées. *Maysville* est située sur ce lac, mais je ne fais qu'entrevoir celui-ci.

Sortant de l'État de *New-York*, nous entrons dans celui de *Pennsylvanie* et nous rencontrons tout d'abord sur notre route *Corry*, ville de 7 à 8,000 habitants qui, depuis quelques années, a pris une certaine importance en raison de sa situation à l'entrée de la région où se trouve le pétrole. Nous suivons une charmante vallée de chaque côté de laquelle s'élèvent de hautes collines en partie boisées qui est connue sous le nom de *Oil Creek Valley*, et bientôt nous atteignions *Titusville* où furent commencés les premiers travaux pour l'extractions de l'huile en 1859 et qui, maintenant, compte environ 10,000 habitants. La plupart des constructions sont en bois et tout autour on voit des établissements assez importants, quelques-uns déjà abandonnés, les autres en exploitation ou en construction. La nuit arrive et des tubes de quelques pieds de hauteur d'où s'échappe le gaz allumé éclairent le paysage d'une façon fantastique. Un peu après *Titusville* nous passons à *Petroleum Centre* et à huit heures du soir je descends à *Oil City*.

28 juillet. — Cette petite ville qui compte environ 10,000 habitants est située au confluent de *Oil Creek* et de l'*Alleghany River*. Fondée en 1860, elle a pris une extension rapide. Les bords des deux rivières sont occupés par les différentes lignes de chemins de fer et

par les maisons de commerce et les raffineries. Sur les hauteurs voisines habite la population aisée. C'est le commerce du pétrole qui a fait la fortune de *Oil City* et de toute la région avoisinante.

Lors des premiers établissements en *Pennsylvanie* on connaissait déjà l'existence de cette subtance, mais on la considérait comme une curiosité et personne ne songeait à en profiter. On la trouvait suintant du sol, ou flottant à la surface de l'eau, ou même parfois dans des puits de peu de profondeur qui évidemment avaient été creusés par les Indiens dans le but de la recueillir; mais c'est tout au plus si, de temps à autres, quelques gallons obtenus à l'aide de couvertures en laine qu'on laissait s'imprégner d'huile et qu'on tordait ensuite pour l'extraire, arrivaient à *Pittsburgh* apportés par les bûcherons qui amenaient leurs bois en descendant le cours de l'*Alleghany*. On s'en servait alors comme médicament contre les contusions, les rhumatismes, etc. Quelquefois, dans le voisinage même de l'endroit où elle était recueillie, on l'employait pour l'éclairage, mais la fumée noire, épaisse, nauséabonde, qui se dégage de l'huile naturelle, quand elle brûle, n'en rendait l'usage que tout à fait accidentel.

C'est en 1859 qu'un individu nommé *Drake* eut le premier l'idée de forer un puits et que furent tentés les premiers essais de raffinage.

Le pétrole qui maintenant, comme source de revenus pour les États-Unis, est, je crois, le produit qui occupe le troisième rang, n'est guère exploité qu'au *Canada* et dans trois des comtés de la *Pennsylvanie;* mais il semble démontré qu'il existe sur une zone circulaire autour du

globe. On a pu, en effet, constater son existence sur différents points au *Canada*, dans les *Iles-Britanniques*, sur les bords de la mer *Caspienne*, dans l'*Hindoustan*, en *Californie*, dans l'*Utah*. Les limites de cette zone n'ont pas été déterminées jusqu'ici.

Pour ce qui touche la région des huiles en *Pennsylvanie*, *M. John F. Carll*, ingénieur des mines de cet État, constate dans un mémoire, que les puits d'un bon rapport ne se trouvent que dans certains sables formant un groupe particulier bien limité par des couches d'ardoise et de schiste d'au moins 100 pieds d'épaisseur, tant au-dessus qu'au-dessous, et que ces sables, que dans certaines parties de la région on peut distinguer en trois genres et dans d'autres en cinq ou six, ont en général une hauteur verticale de 350 pieds environ.

La zone occupée par ces sables a été déterminée sur une longueur de 60 milles environ et n'occupe pas une largeur de plus de 10 milles. Il n'y a pas plus d'un dixième de ces 600 milles carrés où l'on trouve la roche qui sous la sonde se brise en petits cailloux et qui donne de l'huile en quantité payante. Environ 15,000 puits ont été forés dans cette zone.

Suivant les localités, les noms donnés aux divers genres de sable diffèrent, et on ne s'accorde même pas sur le nombre de ces différents genres. Il en résulte une confusion très grande pour tout ce qui touche à cette question. Quoi qu'il en soit sur le *Oil Creek*, on distingue seulement trois sortes de sable, chacun produisant une huile différente comme couleur et comme densité.

Drake, comme tous les inventeurs, se ruina dans son

entreprise, mais il avait donné l'impulsion. Bientôt il se produisit dans le *Oil Region*, une sorte de fièvre analogue à la fièvre de l'or en *Californie* en 1849; cette fièvre ne tarda pas à se calmer; aujourd'hui l'équilibre s'est rétabli et la production du pétrole est une industrie qui marche de pair avec celle du fer ou du charbon.

Il n'y a pas de puits important à *Oil City* même; toutefois un des associés du capitaine *Vandergrift*, pour lequel je m'étais muni d'une lettre d'introduction, mais qui était absent, me mène en *boggey* voir un puits dans le voisinage. Il pleut à torrents et nous nous trompons de route, ce qui nous force à prendre au court à travers la montagne. Le résultat est qu'au bout de quelques cents yards nous finissons par verser. Heureusement la voiture est légère, nous dételons les chevaux, nous relevons le *boggey* un peu endommagé et nous reprenons notre marche. Nous ne tardons pas à arriver au puits; en lui-même, il n'offre rien de très intéressant, il est foré comme un puits artésien et l'huile est pompée à l'aide d'une machine d'une force de 15 chevaux-vapeur.

Du puits je me rends à la *Raffinerie impériale*, la plus considérable de la contrée.

Le pétrole y est amené par des conduits de 8, 10 et 15 milles de distance; il est reçu dans d'immenses réservoirs.

Quatre compagnies différentes se chargent d'amener ainsi le pétrole aux différentes raffineries. Le transport revient à 30 cents par baril; le baril est de 42 gallons. Les tuyaux dont on se sert sont des tuyaux à gaz ordinaires, de 2 pouces de diamètre. On peut par ces tuyaux

envoyer de 12 à 1,500 barils de pétrole en vingt-quatre heures des puits aux réservoirs des raffineries.

Des réservoirs, le pétrole est amené par des tuyaux, dans les *stills*, grands appareils de distillation qu'on charge deux fois par semaine. Comme combustible on se sert de charbon, ou de naphte amené dans le foyer par des tuyaux et qui en raison de la chaleur se volatilise et brûle sous la forme de gaz, ou encore du coke résidu de la distillation. Bien que très-léger, — ce coke surnage sur l'eau, — il donne une quantité de chaleur qui est estimée à 70 0/0 de la chaleur produite par le même volume de charbon ordinaire. Ces alambics sont nettoyés deux fois par semaine à la fin de l'opération et les hommes qui sont employés à ce travail ont pendant les trois heures qu'elle dure à supporter une chaleur d'environ 130° F.

La densité moyenne de l'huile naturelle est de 45°. — Quand la distillation commence, la première huile marque 85°; on la reçoit dans un réservoir spécial où on la laisse couler jusqu'à ce qu'elle ne marque plus que 62°; de ce moment jusqu'à la fin de l'opération on reçoit le produit de la distillation dans un autre réservoir.

Des 1,500 barils soumis à l'opération, 12 0/0 sont convertis en naphte, 72 0/0 en huile à brûler, 10 0/0 en goudron et le reste en paraffine, dont on fait de la bougie, et en coke.

Après la distillation, l'huile est amenée dans ce qu'on appelle les *agitators*. Ce sont de grandes cuves dans lesquelles on verse de l'acide sulfurique dans la proportion de 40 gallons d'acide pour 100 gallons d'huile, puis dans

lesquelles un courant d'air violent envoyé par une machine à vapeur et qui arrive par le fond de la cuve, produit un mouvement continu qui amène successivement toutes les molécules de l'huile et de l'acide en contact. Cette opération a pour but de blanchir l'huile. Au bout d'un certain temps, on interrompt le courant d'air et l'acide sulfurique en raison de sa pesanteur spécifique tombe au fond de l'*agitator*, entraînant avec elle toutes les impuretés. On laisse alors couler l'acide sulfurique qu'on reçoit dans des caisses en fer et qu'on renvoie à l'épuration; puis on fait arriver dans l'*agitator*, par la partie supérieure, une quantité d'eau considérable qui en raison également de sa pesanteur, tombe à son tour au fond de la cuve après avoir lavé, en la traversant, toute la masse d'huile. On mélange alors à l'huile une certaine quantité de soude caustique, destinée à absorber le surplus d'acide sulfurique qui pourrait y être resté mélangé, et enfin pour l'aérer, on l'envoie à l'aide d'une pompe mue par une machine de 80 chevaux-vapeur, au haut d'une construction d'où elle retombe en pluie, comme l'eau dans certains tuyaux d'arrosage munis d'un mouvement circulaire.

Il n'y a plus qu'à la mettre en barils et à l'expédier.

Une fabrique de barils dépend de la raffinerie. On en fait un grand nombre chaque jour; ils sont d'une contenance uniforme de quarante-neuf gallons. Cette différence avec la capacité généralement adoptée n'a pas d'inconvénient, la vente se faisant au poids.

Trois ouvriers suffisent pour le remplissage, les tuyaux de conduite par lesquels l'huile est amenée

étant munis d'un flotteur qui ferme le conduit dès que l'huile est arrivée à la bonde.

Par mesure de police, tous les tonneaux de pétrole sont peints en bleu. Ce travail s'effectue à la *Raffinerie impériale* avec une rapidité surprenante. On verse aussi avant le remplissage une demi-livre de glu dans chaque tonneau pour fermer les joints.

Le baril de pétrole brut vaut environ actuellement 4 $ 80, rendu à la distillerie. Epuré il vaut 5 $ 81. La *Raffinerie impériale* emploie 170 ouvriers, dont les salaires varient entre un dollar et demi et trois dollars par jour.

Les incendies fréquents sont une grande source de perte par les distilleries. L'avant-veille de ma visite un *still* a pris feu sans qu'on ait pu l'éteindre et on m'en montre les débris. La perte a été de plus de 25,000 $. Divers systèmes préventifs ont été essayés, mais sans succès. Cependant, tout dernièrement, diverses épreuves d'un nouveau moyen proposé ont réussi. Le moyen consisterait à faire arriver un jet d'acide carbonique sur le foyer de l'incendie.

A deux heures, je prends le train pour *Pittsburgh*. Le chemin de fer descend tout le long de la jolie vallée de l'*Alleghany*. Il passe à *Franklin*, ville de 5 à 6,000 âmes, au confluent du *French Creelk* et de l'*Alleghany*, et tête de ligne importante, avec raffineries nombreuses; puis suivant les courbes de la rivière, très encaissées entre des collines bien boisées, il passe à travers une série de villages qui ont pris naissance avec l'exploita-

tion du pétrole, mais qui font tache au milieu de cette nature si verte, si riante, avec leurs petites constructions en planches, pour la plupart abandonnées. La vallée finit par s'élargir; on arrive au milieu d'un pays bien cultivé, puis, pendant plusieurs milles, on suit de nouveau les bords de la rivière qui sont couverts d'usines et de fabriques, enfin on arrive à *Pittsburgh.*

29 juillet. — *Pittsburgh,* une des villes manufacturières les plus importantes des États-Unis, est bâtie sur le delta formé par la réunion de la *Monongahela* et de l'*Alleghany*, constituant ainsi l'*Ohio.* L'aspect de la ville même, en raison du sombre manteau de fumée qui, presque toujours, l'enveloppe, est peu attrayant. *Pittsburg*, proprement dit, n'a guère que 100,000 habitants, mais avec *Alleghany City* qui n'en est séparée que par l'*Alleghany* et où habitent un grand nombre de personnes de la classe aisée, et *Birmingham City*, de l'autre côté de la *Monongahela* et centre d'industrie considérable, la population peut être évaluée à 200,000 âmes.

Conduit par le *major Frew*, qui s'est très aimablement proposé comme guide, je parcours la ville, puis je vais visiter les forges d'acier de *Park Bro. and C°*. Le fer employé dans ces forges est un fer magnétique venant des environs du lac *Champlain.* On y fait usage de 23 marteaux de différentes espèces et de 6 jeux de *laminoirs*, mus par des machines d'une force variant entre 200 et 800 chevaux-vapeur. Il y a dans cet établissement 300 ouvriers, dont les salaires varient de 2 à 12 et 15 $ par jour.

En sortant de là, nous nous rendons au bureau du

major, pour prendre quelques renseignements sur les différentes usines, manufactures ou fabriques, que je devrai visiter; mais nous nous apercevons alors que c'est aujourd'hui samedi et que ce serait peine inutile de chercher à voir quoi que ce soit, tous les travaux se trouvant suspendus dès midi. C'est un contre-temps fâcheux; je dois être à *Chicago* le 31, pour y retrouver *M. Perry Belmont*, qui m'a demandé de se joindre à moi pour mon expédition dans le nord-ouest, et je suis, par suite, obligé de partir demain soir. Force m'est donc de renoncer à voir en détail quelques-unes de ces manufactures de glaces et de verres, quelques-uns de ces établissements où l'on travaille le fer, l'acier, le cuivre, etc., qui font la réputation de *Pittsburgh*, et je vais finir la journée à la campagne, chez *M. Frew*, à quelques milles de la ville. Son habitation est dans une situation charmante, et tout autour on rencontre de très jolies villas.

30 juillet.—Pittsburgh, le dimanche, quand la fumée produite par les usines, les fabriques, les manufactures, etc., s'est un peu dissipée, offre un aspect tout différent de son apparence ordinaire. Mais ce qui ne change pas, c'est l'état de malpropreté des rues; ceci est décidément un caractère distinctif de la majeure partie des cités américaines.

Faute de mieux, je recommence ma promenade dans la ville; ce qui me donne l'occasion de voir de près, le curieux agencement d'une de ces flotilles des barques qui font le transport du charbon jusqu'à Saint-Louis. Ces barques sont de 450 tonnes, elles ont une longueur moyenne de 130 pieds, et une largeur d'environ 24 pieds;

douze de ces barques sont amarrées à un petit vapeur de 150 tonneaux environ, qui fait l'office de remorqueur, tandis que deux autres sont amarrées de chaque côté, et que, en avant, dix sont placées sur cinq rangs, par deux de front, et sont ainsi poussées par ce même petit vapeur.

A six heures, je me mets en route pour *Chicago*. Le train suit les bords de l'*Ohio* sur lesquels s'élèvent des manufactures et des usines de tout genre pendant près d'un 1/2 mille; puis sortant de la ville, de chaque côté du fleuve, dans une vallée superbe, très riche, on aperçoit pendant près de 6 ou 7 milles une série de villas dont les jardins finissent à la rivière.

Au bout de 70 ou 80 milles, la voie ferrée sort de *Pennsylvanie* et entre dans l'*Ohio*. Le pays offre les traces d'une culture très avancée et semble d'une richesse extrême. Le grand fleuve qui avait été surnommé par nos pères la *Belle-Rivière* et la splendide nature qui lui sert de cadre, au coucher du soleil, forment un spectacle magique.

31 juillet. — Pendant la nuit, nous avons quitté la vallée de l'*Ohio;* sortant de l'État de ce nom après l'avoir traversé, nous sommes entrés dans l'*Indiana*, et à neuf heures et demie du matin nous arrivons à Chicago.

Le long voyage que j'ai effectué à travers les États-Unis m'a permis de relever un certain nombre de faits d'où il ressort, il me semble, que la prospérité commer-

ciale, industrielle, on pourrait même dire minière, dont, tout en se plaignant de la crise qui se fait sentir depuis l'issue de la guerre de sécession, les Américains se vantent si souvent, est plus apparente que réelle. Je n'en veux pour preuve citer que le nombre considérable de manufactures, d'usines et de mines qui ont dû suspendre leurs travaux, ou qui n'occupent qu'un nombre d'ouvriers de beaucoup inférieur à celui qu'elles pourraient employer, ou qui ne sont en activité que durant un temps chaque année et la concurrence que se font les lignes ferrées pour le transport des marchandises et des voyageurs.

Au moment de la guerre, un nombre immense d'individus appelés à y prendre une part active, de producteurs sont devenus consommateurs, et cela a donné une impulsion exagérée à l'industrie et aux affaires. L'argent affluait et il s'est fait de grandes fortunes. Le champ alors a été ouvert à mille entreprises de toute nature où les capitalistes cherchaient l'emploi de leurs fonds, et c'est ainsi par exemple que des compagnies de chemins de fer ont surgi de tous côtés.

Mais bientôt est arrivé un moment où la production a dépassé la consommation. Il en est résulté une stagnation très grande, d'où panique et désastres sans nombre.

Aujourd'hui l'équilibre s'est un peu rétabli, mais il y a encore un grand nombre de manufactures, d'usines, de chemins de fer, etc., qui sont en quelque sorte sans emploi ; beaucoup de capitaux qui y ont été enfouis ne rapportent par suite aucun intérêt. Il en résulte que la moyenne des fortunes a diminué. Mais par contre la

vie est aussi chère et nécessairement dans un temps relativement assez court, il faudra qu'il se produise une modification dans la manière de vivre des Américains.

La situation déjà assez tendue deviendra de jour en jour plus difficile. Les gens de la classe moyenne devront travailler pour vivre, les employés et les ouvriers des manufactures, des usines, des établissements métallurgiques, des sociétés financières, des chemins de fer mêmes, qui auront suspendu leur fonctionnement, devront chercher ailleurs des moyens d'existence. C'est forcément à l'agriculture qu'ils devront aller les demander et, le jour où cette révolution s'opérera, une ère nouvelle de prospérité s'ouvrira pour les États-Unis; c'est incontestable.

IX

DE CHICAGO A HANCOCK SUR LE LAC SUPÉRIEUR ET A PEMBINA

1er-10 AOUT.

Trois jours à Chicago. — Le Wisconsin. — Le Michigan. — Le lac Supérieur. — La région du cuivre et les mines d'Hécla et de Calumet. — Duluth et les dalles Saint-Louis. — Le Minnesota. — Navigation sur la rivière Rouge du Nord. — Le Dakota. — Pembina.

1er-3 août. — Le 1er août au matin, je suis rejoint par mon futur compagnon de voyage dans le Nord-Ouest, M. *Perry Belmont,* exact au rendez-vous ; et pendant trois jours, nous nous occupons de l'achat des choses qui lui sont indispensables pour notre expédition.

Le 1er août au soir, arrivent aussi avec leur suite le gouverneur genéral de Canada et lady *Dufferin,* se rendant dans la Colombie britannique. Une dépêche du capitaine *Ward* m'avait prévenu. Je passe la soirée avec eux et le lendemain matin je les conduis au chemin de fer, je leur souhaite bonne route et ils me donnent rendez-vous pour le mois de novembre à *Ottawa.*

J'ai retrouvé avec plaisir à *Chicago MM. Greenbaum* et *Blum* qui, comme lors de ma première visite, se

montrent pleins des prévenances les plus aimables. Invité à dîner par ces messieurs à un hôtel sur le lac, où l'an dernier au mois de novembre, j'avais déjà dîné, je vois un curieux exemple du caractère énergique et de l'esprit d'entreprise de certains Américains. Cet hôtel, qui alors était une simple construction en planches, aujourd'hui est un grand bâtiment de briques, pourvu d'un ascenseur, d'une salle de bal, etc., et habité par plus d'une centaine de personnes.

Le jour de mon départ, je vais visiter l'établissement de *M. Mac Cormick*, le plus grand constructeur de machines et d'instruments agricoles de la contrée. Cet établissement couvre une étendue considérable et quelques-uns des bâtiments sont très élevés. La superficie totale des différents étages est de 7 acres. Les constructions commencées en juillet 1872 avaient été achevées le 1er janvier 1873.

Au fort des travaux, 800 ouvriers peuvent être employés à la fois dans les ateliers. Nous sommes actuellement dans la saison morte, et il n'y a que peu de monde. Les salaires varient entre 65 cents par jour pour les enfants et 3 $ pour les meilleurs ouvriers. Un train amène le matin et remmène le soir tout le monde, l'usine se trouvant au nord de la ville, à 4 milles environ du centre.

Depuis quelques années la moyenne des machines et des instruments vendus a été de 15,000 par an. Il n'y en a qu'un petit nombre en magasin en ce moment; j'ai occasion toutefois de voir opérer devant moi une machine à botteler très curieuse dont j'avais vu le modèle à l'Exposition, mais pas en mouvement.

A deux heures, je lunchais, à droite de *M. Mac Cormick* qui occupait le haut bout d'une immense table à laquelle étaient assis tous ses employés, puis je prenais congé de lui et je rentrais à *Chicago*, d'où le soir, à neuf heures, nous partions, *Belmont* et moi, pour *Hancock* sur le *lac Supérieur*.

4 août. — Au jour, quand je m'éveille, nous nous trouvons dans le *Wisconsin*, dont la capitale *Madison*, que nous laissons à l'ouest, est située, dit-on, dans une contrée des plus pittoresques, sur les bords des lacs *Mendota* et *Monono*. Sa population est de 18 à 20,000 âmes.

Mais le pays que nous traversons ne présente pas un aspect aussi attrayant. On n'a sous les yeux que de vastes étendues de prairies ou de forêts; et parfois dans ces dernières on aperçoit de grands espaces qui ont été ravagés par l'incendie, allumé pour faciliter le défrichement.

Parfois aussi quelques cabanes en bois, servant d'abri à quelques *settlers* nouvellement établis et qui n'ont pu encore songer à se bâtir une demeure plus confortable, viennent donner une apparence de vie à ces immenses solitudes. Dans ces forêts, les sapins, les cèdres, les bouleaux, les trembles, mêlent leurs feuillages à ceux des chênes, des ormes, des frênes, des peupliers, des érables. Presque toutes les essences d'Europe sont représentées ici.

La contrée est plate généralement, mais de larges dépressions à peine sensibles viennent à chaque instant tracer la route des cours d'eau, l'emplacement des petits lacs, qu'on rencontre presque à chaque pas.

Durant la nuit, nous sommes passés à *Milwaukee* (95,000 habitants), la capitale industrielle et commerciale du *Wisconsin;* à l'heure du déjeuner nous arrivons à *Fort Howard* où nous nous arrêtons quelques instants et d'où nous avons la vue de *Green Bay* qui forme un port naturel sur le lac *Michigan.*

Puis nous reprenons notre route. La contrée garde son caractère monotone; toujours des grands bois dont quelques-uns ont été brûlés, et des prairies.

L'aspect ne change pas dans le *Michigan,* où nous pénétrons en quittant le *Wisconsin,* après avoir traversé la rivière *Menomonee,* à l'embouchure de laquelle se trouve un village de même nom, le centre d'un commerce de bois important.

Encore un court arrêt à *Escanawba,* une ville nouvelle qui a peut-être une douzaine d'années d'existence et qui est munie d'un excellent port sur le lac, et nous arrivons à *Negaunee.* Là je dis adieu au professeur *Franz Kupelwieser* de Leoben, un des commissaires de l'Autriche à l'Exposition de *Philadelphie,* avec lequel j'ai lié connaissance et qui se rend aux mines de fer de *Marquette* pour les visiter. Nous changeons de train, *Belmont* et moi, et, à six heures, nous descendons à l'*Anse* sur les bords du *lac Supérieur.*

Dans les soixante-dix ou quatre-vingts derniers milles, la constitution physique du pays s'est modifiée, le sol es 'devenu accidenté. Depuis *Negaunee* nous sommes entrés dans la région des mines de fer; le minerai s'y rencontre partout à fleur de terre et dans des proportions vraiment prodigieuses. Malheureusement je suis pressé par le temps et, obligé de choisir entre une

visite aux mines de fer qui sont situées dans le voisinage ou une visite aux mines de cuivre qui se trouvent un peu plus loin, j'ai fini par me décider pour celles-ci.

A l'*Anse* un petit steamer attend les passagers; nos légers bagages embarqués, nous ne tardons pas à nous trouver naviguant à toute vapeur sur le *lac Supérieur*, le plus occidental et le plus vaste des cinq grands lacs de l'Amérique du Nord. Il a environ 380 milles dans sa plus grande longueur et 160 dans sa plus grande largeur; il couvre une superficie d'environ 45,000 milles carrés. Il reçoit les eaux de plus de cent rivières.

La soirée est superbe et nous aspirons avec délices la fraîche brise qui vient nous faire oublier la chaleur et la poussière dont nous avons eu tant à souffrir pendant ces vingt heures passées en chemin de fer. Mais, l'heure s'avançant, nous sommes bientôt obligés de prendre nos manteaux. C'est que les eaux du lac sont très froides; il est rare que, même près du rivage, elles atteignent une température de plus de 5 à 6° au-dessus du zéro du thermomètre centigrade, c'est-à-dire de 41° ou 43° F. Il est presque impossible de s'y baigner et souvent jusqu'au mois de juillet on y voit encore, dernières traces des froids de l'hiver, de grandes banquises qui parfois ont 15 et 16 pieds de hauteur et qui flottent à la dérive.

Un magnifique clair de lune nous éclaire et, vers neuf heures du soir, nous arrivons à *Portage Entry*. Nous pénétrons dans le chenal permettant aux bateaux à vapeur de parcourir la rivière qui fait communiquer le *Portage Lake* avec le *lac Supérieur* et, vers neuf heures et demie, nous débarquons à *Houghton*.

5 août. — *Houghton* est une petite ville de 2,000 âmes, bâtie sur le flanc d'une colline; du rivage, elle produit un effet assez coquet; c'est le centre du commerce de toute la région environnante, si riche en cuivre. De l'autre côté de *Portage River*, et réunie à *Houghton* par un pont, se trouve une autre petite ville, *Hancock*, dont la population peut être aussi d'environ 2,000 habitants et qui, pour ainsi dire, ne fait qu'une avec *Houghton*.

Je suis porteur d'une lettre de *M. Agassiz*, le fils de l'illustre savant suisse venu jadis s'établir en Amérique. Je l'ai rencontré à *Newport;* il occupe une haute situation dans le monde savant de la *Nouvelle-Angleterre* et il est président des mines de l'*Hécla* et de *Calumet*. A huit heures du matin je me mets en route pour aller visiter ces mines, les plus productives de ce district où l'on trouve encore les mines de *Quincy*, de *Franklin*, d'*Osceola*, d'*Atlantic*, etc. Elles sont à 15 milles de *Hancock* et je m'y rends en chemin de fer.

La région du cuivre sur la rive sud du *lac Supérieur* a une longueur de 130 milles environ et une largeur moyenne de 3 ou 4 milles. On peut y rattacher l'*Ile Royale*, qui n'est encore que peu exploitée, — elle ne l'est qu'en deux points seulement, — et qui a une longueur de 50 milles environ et une largeur moyenne de 6 à 7milles. La chaîne de collines où se trouve le cuivre, court du nord-est au sud-ouest; elle est peu élevée et formée de rochers appartenant au terrain huronien supérieur, une des subdivisions des terrains paléozoïques et qui correspond au terrain cambrien.

On rencontre le cuivre à l'état natif, dans ce qu'on

appelle ici les *fissures veins*, en blocs erratiques d'un poids souvent considérable et pesant jusqu'à 50 et 100 tonnes. On a même trouvé un de ces blocs dont le poids a été estimé à 500 tonnes. L'exploitation de ces *fissures veins* est très coûteuse. Aussi préfère-t-on généralement celle du minerai qu'on rencontre dans des conglomérats intercalés avec des grès en filons, dans des couches de *trapp*. Le cuivre y est en quantités variables, parfois en véritable poussière; parfois aussi la roche en contient jusqu'à 60 et 65 p. 100. C'est ce minerai qu'on exploite dans les mines de l'*Hécla* et de *Calumet*.

Le superintendant *M. Jos. N. Wright*, sur la présentation de ma lettre d'introduction, s'empresse de nous confier à un des capitaines de la mine de *Calumet* qu'il charge de nous la faire visiter en détail.

Les deux mines d'*Hécla* et de *Calumet* sont juxtaposées; elles appartenaient à l'origine à deux compagnies différentes qui, depuis, ont opéré leur fusion. Elles sont absolument semblables et sont sous la même direction. La comptabilité, pour plus de facilité, a seulement été maintenue divisée.

Dans la mine de *Calumet* il a été ouvert seize étages de galeries, mesurant en tout environ 1 mille de longueur. La galerie la plus basse est à une profondeur d'environ 1,500 pieds. Le rendement du minerai a été s'accroissant à mesure qu'on est descendu. Il y a deux ans encore il n'était que de 4 p. 100, actuellement il est de 5 1/4 p. 100. La largeur du filon varie entre 8 et 12 pieds; il est incliné de 30 à 32° sur l'horizon. Le *hanging wall*, du *trapp*, est soutenu par de solides étais.

La production moyenne pour les deux mines de l'*Hécla* et du *Calumet* est de 980 tonnes de minerai par jour.

Pour hisser le minerai, pour les pompes d'épuisement, etc., on se sert de machines à vapeur comme force motrice. Il y a, en outre, une machine à air comprimé pour les six forets employés quand la roche est trop dure. Les deux mines occupent ensemble environ 800 mineurs. Ils sont payés à tant le pied. La durée du travail est de huit heures par jour. Ces ouvriers, qui gagnent de 50 à 60 $ par mois, appartiennent à presque toutes les nationalités : il y a des Anglais, des Écossais, des Irlandais, des Gallois, des Suédois, des Norvégiens, des Finlandais, quelques Danois et des Français, mais ceux-ci en très petit nombre.

Notre visite dans la mine nous a pris près de trois heures; quand nous en sortons, sous la conduite de *M. Duncan*, le sous-directeur, nous allons donner un coup d'œil au *Stamping mill*, ou moulin à brocards, où s'effectue le concassage du minerai. Ce *Stamping mill* se trouve à 5 milles de distance, sur les bords du *Lac Torche* qui communique avec le *lac du Portage*. Nous faisons 4 milles en chemin de fer sur une ligne appartenant à la compagnie, et le dernier mille sur un chemin en plan incliné qui est aussi sa propriété.

Au moulin, il y a sept pilons dont six sont toujours en mouvement. Chacun de ces pilons pèse 3 tonnes, mais par une détente à vapeur, on les fait tomber avec une force égale à 25 tonnes. Ils sont munis de sabots en fer qu'on est obligé, en raison de l'usure, de changer tous les huit jours. On a essayé de les remplacer par des sabots en acier, mais qui n'ont pas donné de résul-

tat satisfaisant. Chaque pilon peut concasser 130 tonnes de minerai par jour. Le minerai est amené dans des petits chariots qu'on fait courir sur des rails et il est jeté avec des pelles sous les pilons, sous lesquels on fait arriver un courant d'eau assez fort qui entraîne le minerai pulvérisé dans des machines à laver, ayant une certaine analogie avec celles que j'ai vues durant mon voyage dans l'Ouest. Le métal, en vertu de son poids spécifique, tombe au fond. Il est presque pur et ne contient que 16 p. 100 de matières étrangères dont on le débarrasse par le raffinage qui s'effectue dans un établissement spécial situé à *Hancock* et que je visiterai demain. On l'y transporte à l'aide de barques qui font le service entre la raffinerie et le *Stamping mill.*

Cent trente ouvriers sont employés dans le *Stamping mill;* ils reçoivent en moyenne 40 $ par mois; les enfants sont payés de 18 à 30 $ par mois.

Il y a en tout 2,500 individus employés par la compagnie qui, en dehors de ses mines, possède une étendue considérable de bois, dont une partie est chaque année exploitée pour le service des mines.

Des maisons ont été construites pour les ouvriers et leur sont louées à un taux modéré. Il y a deux écoles, l'une au *Stamping mill,* l'autre à *Calumet.* Celle-ci compte 1,200 élèves. Il s'est en effet, autour des mines, sur des terrains appartenant à la compagnie. bâti une ville de peut-être 7 à 8,000 âmes aujourd'hui, et dont les habitants vivent de diverses industries et de commerce.

6 août. — A neuf heures du matin, ainsi que cela était convenu, nous nous acheminons, guidés par *M. Cooper*, vers les *Smeltking works*, où s'achève le tra-

vail opéré sur le cuivre dont nous avons vu faire hier l'extraction; on y emploie 110 ouvriers.

L'établissement renferme actuellement sept fourneaux; on travaille à la construction d'un huitième. Comme combustible, c'est le charbon bitumineux qu'en raison de son bon marché on utilise.

La flamme et la chaleur passent sur le minerai, auquel on ajoute des pierres de chaux pour activer la fusion, en quantités variables suivant le minerai et que l'expérience détermine, et du charbon de bois pour amener la désoxydation. On emploie pour ce dernier usage environ une corde de bois par jour.

Les fours sont chargés tous les jours et ils brûlent pendant environ dix heures. Le métal en fusion est versé dans des moules de dimensions déterminées. Les scories sont versées dans des fourneaux à réverbère qui peuvent en contenir environ vingt tonnes et grâce auxquels on peut obtenir encore de ces résidus, de 8 à 12 p. 100 de cuivre. Il y a trois de ces fourneaux, mais il n'y en a jamais plus d'un marchant.

Les briques réfractaires qui garnissent les fours doivent être changées tous les trois mois en moyenne.

La raffinerie a produit l'an dernier 14,000 tonnes de cuivre. Ce cuivre contient encore environ de 0,20 à 0,25, p. 100 d'oxygène c'est-à-dire que, sur 1,000 livres de cuivre, il peut y avoir à peu près 2 livres d'oxygène. *M. Cooper*, il y a deux ans, a trouvé un procédé qui permet de se débarrasser pour un prix minime de cette quantité très faible d'oxygène et il obtient un cuivre qui a toutes les apparences de ce cuivre natif qu'on trouve en grandes masses, ainsi que je l'ai dit,

dans ce qu'on appelle ici les *fissures veins*. Il m'en a donné un échantillon, mais n'a pas eu occasion jusqu'à ce jour d'en produire en quantités, son temps et ses soins se trouvant absorbés par les demandes du commerce pour le cuivre ordinaire.

Les mines de cuivre du *lac Supérieur* fournissent actuellement environ le huitième de la consommation du monde entier, et cela semble singulier quand on songe au peu de temps qui s'est écoulé depuis qu'on a réellement commencé à les exploiter.

Ces mines paraissent avoir, d'ailleurs, été connues depuis une époque très reculée. J'ai vu des armes en cuivre, — entre autres un fer de lance avec des ornements, — qui ont été trouvées mêlées à des ossements dans d'anciens tombeaux. On m'a montré également des outils en pierre ramassés à côté de puits, profonds de deux ou trois cents pieds, qu'on rencontre près des différentes mines, surtout dans l'*île Royale*, et avec lesquels très certainement les premiers habitants ont dû travailler les blocs de cuivre natif qu'il trouvaient dans le pays; on a aussi constaté sur quelques-uns des blocs erratiques dispersés à la surface du sol des traces de martelage.

D'autre part, il semble douteux que les Indiens actuels aient jamais atteint un degré de civilisation qui pût leur permettre d'utiliser le cuivre. Ne doit-on pas conclure de là qu'il a dû y avoir, à une époque reculée, dans ces régions, une nation puissante et civilisée comme celle dont l'existence jadis dans le Mexique paraît démontrée (1)?

(1) Il existe en divers points des États-Unis, ainsi que j'ai

A dix heures du soir nous nous embarquons sur le steamer *Manistee* pour *Duluth*. La nuit est magnifique et une lune brillante nous éclaire. Nous sortons sans encombre du chenal.

---

7 août. — A cinq heures du matin nous nous arrêtons à *Ontonagon*, nous passons ensuite successivement à *Ashland* et à *Bayfield*, avec un port vaste et très sûr, et nous traversons le groupe des îles des *Douze-Apôtres*, au nombre d'une trentaine et dont les bords formés de rochers de grès et d'un terrain argileux, sont découpés de mille façons bizarres. Comme toute la contrée environnante, elles sont couvertes de forêts épaisses. Cette immense étendue d'eau verte et claire comme de l'eau de source, entourée de cette végétation puissante, a un aspect sauvage et grandiose vraiment saisissant. Au coucher du soleil le spectacle devient sublime. L'eau transparente est devenue si calme que les nuances rouges et pourpres de l'horizon s'y reflètent avec une justesse de tons inouïe; il semble qu'on assiste à l'embrasement de l'univers. C'est avec un vif désappointe-

eu occasion déjà de le signaler, des larges pierres où sont gravées des inscriptions qu'on n'a pu déchiffrer jusqu'ici. Je tiens d'un professeur du collège de Winnipeg, qu'une de ces pierres a été aperçue par son père dans le lac Huron, à une certaine profondeur; malheureusement la position n'en a pas été relevée. Peut-être existe-t-il quelque corrélation entre le peuple qui semble avoir utilisé le cuivre des environs du lac Supérieur et celui à qui l'on doit ces inscriptions, et dont la disparition pourrait, d'après l'inscription aperçue au fond du lac Huron, être attribuée à quelque grand cataclysme qui aurait transformé la surface du globe dans cette région et détruit les habitants. (*Note de l'auteur.*)

ment que je vois peu à peu disparaître les dernières lueurs de l'astre du jour expirant.

8 août. — A deux heures du matin débarqué à *Duluth.* — En 1869, il n'existait là que quelques misérables cabanes; aujourd'hui c'est une petite ville riche, commerçante, assez bien bâtie, avec 4,000 habitants, la tête de deux chemins de fer, l'un descendant à *Saint-Paul*, l'autre se dirigeant vers le *Far West.* Le port, défendu par une jetée de construction toute récente, fait un commerce assez considérable.

Nous sommes entrés dans le *Minnesota*, où c'est depuis vingt-cinq ans à peine que les immigrants ont commencé à s'établir d'une façon sérieuse. Il a pris en ce court espace de temps un accroissement prodigieux dont un chiffre pourra donner l'idée. En 1850, le chiffre de la population était de 5,350 individus ; d'après le recensement de 1870, la population alors s'élevait à 435,511 habitants. — La capitale, *Saint-Paul*, située sur le *Mississippi* au point où il devient navigable, compte de 20 à 25,000 âmes.

Après deux heures d'attente environ, nous prenons le chemin de fer du *Great Northern Pacific*, dont le parcours pendant 25 à 30 milles se confond avec celui du *Lake Superior et Mississippi Railroad*, et nous suivons durant une partie du trajet, la rivière *Saint-Louis* qui vient à *Duluth* se jeter dans le *lac Supérieur*. C'est là que du train même on voit ce qu'on appelle les *Dalles de Saint-Louis*, une des plus magnifiques choses qu'il soit possible de contempler. Pendant plus de 4 milles, le cours de la rivière n'est qu'une succession de sauts et de rapides ; les eaux coulent entre deux murailles qui à

certains endroits sont presque verticales; elles se sont tracé une route au milieu des schistes ardoisiers qui leur barraient le passage, en les découpant de mille façons diverses; teintées de jaune, quand elles arrivent bouillonnant à ces ressauts elles forment une écume laiteuse et blanchâtre qui contraste puissamment avec leur riche couleur ambrée; les hauteurs, tout autour, sont couvertes d'arbres verts aux troncs brisés et raboteux et cette rude végétation forme bien le cadre qui convient à un pareil tableau, qui, je le répète, est de toute magnificence surtout éclairé, comme je l'ai vu, par les rayons du soleil levant.

Quittant les bords de la rivière *Saint-Louis*, la voie ferrée se dirige vers l'Ouest. Pendant quelque temps, le pays que nous parcourons est assez boisé. A *Brainerd*, nous traversons le *Mississippi*. Ce n'est plus le grand fleuve que j'ai vu à *Saint-Louis*, à *Cairo*, à la *Nouvelle-Orléans;* cette fois, le chemin de fer le traverse sur un petit pont de bois et nous entrons dans la région des *Rolling Prairies*, qui constitue au moins une moitié de l'État. Le sol, légèrement sablonneux, est d'une fertilité très grande; la contrée est parsemée de nappes d'eau claires et limpides, dont quelques-unes ne sont, à vrai dire, que de petits étangs de quelques milles de tour, tandis que d'autres sont de véritables lacs de 60 ou 80 milles de circonférence; elle est arrosée par un grand nombre de rivières qui sont presque toutes navigables; tous ces lacs et ces rivières sont bordés le plus souvent de bois de belle apparence et peuplés de canards et d'oiseaux d'eau de toutes les espèces, ainsi que des poissons les plus variés en grande abon-

dance. Nous apercevons sur notre route quelques Indiens *Chippeways* et quelques rares *settlements*, mais dans cette vaste étendue de pays, on fait souvent 25 et 30 milles sans apercevoir la moindre trace d'être humain le long de la voie ferrée.

Bientôt nous arrivons à la région dite *Coteau du Grand-Bois*, nous passons à *Détroit* et nous atteignons *Glyndon*. Là, quittant la grande ligne du *North Pacific*, qui actuellement s'arrête à *Bismarck*, sur le *Missouri*, dans le territoire de *Dakota*, nous prenons le chemin de fer de *Saint-Paul Pacific* qui doit aller un jour rejoindre la ligne canadienne du Pacifique, mais qui s'arrête présentement à *Fischer Landing* sur le *Red Lake River*, où nous trouvons le vapeur qui doit nous conduire à *Fort Garry*, dans le *Manitoba*.

Il est huit heures du soir et ce n'est qu'à quatre heures du matin que nous devons lever l'ancre; j'ai donc amplement le temps d'examiner le curieux bateau qui va nous transporter. Il est à fond plat et son tirant d'eau est des plus minimes. Il a trois étages : le premier au ras de l'eau sert au transport des marchandises, des bestiaux, des bagages et c'est là que se trouve la machine; au deuxième sont les cabines et la salle commune où l'on mange; une petite galerie règne tout autour; enfin au troisième se trouve la cabine du pilote. Il n'y a qu'une seule roue qui est placée à l'arrière et qui a la même largeur que le bateau lui-même.

Malheureusement des moustiques par milliers nous ont assailli dès notre embarquement et en dépit des moustiquaires, dont chacun est pourvu, ces insectes nous font souffrir tous cruellement.

9 août. — A quatre heures du matin, le bateau se met en marche; nous descendons le *Red Lake River* qui court de l'est à l'ouest, mais avec tant de tours et de détours que nous faisons environ 45 milles avant d'arriver au point où le *Red Lake River* tombe dans le *Red River of the North*, bien que, entre cet endroit et notre point de départ il n'y ait pas plus d'une quinzaine de milles à vol d'oiseau. Le cours de la rivière est très étroit et nous descendons avec une sage lenteur; de chaque côté, une lisière de bois dont la largeur varie entre 1 mille et 4 ou 5 milles, nous dérobe la vue des *Rolling Prairies* qui nous environnent. Des halbrans, des sarcelles, des bécassines se lèvent effrayées du milieu des herbes.

Au *Grand Fork landing*, nous entrons dans le *Red River of the North* et nous nous arrêtons sur la rive gauche en un petit endroit, où l'on ne voit que quelques rares cabanes en bois et où le principal édifice est un dépôt de la *Compagnie de la Baie d'Hudson.* Nous nous trouvons dans le *Dakota* qui, il y a une quinzaine d'années, a été constitué en territoire, mais n'est encore que peu habité, sauf par des Indiens. La capitale est *Yankton* avec 12 ou 1,500 habitants; cette ville est située sur le *Missouri*, sur la frontière du *Nebraska* et du *Dakota.*

Le cours de la *rivière Rouge du Nord* qui fait la limite entre le *Dakota* et le *Minnesota* a une grande analogie avec celui de la *rivière du Lac Rouge;* il est toutefois un peu plus large. Mais le paysage est des plus monotones et la chaleur qui est suffocante ne contribua pas à rendre le voyage agréable. Vers huit

heures du soir, l'orage qui menaçait durant les dernières heures de la journée, éclate avec une telle violence que pendant une demi-heure nous sommes obligés de stopper. C'est un de ces orages comme l'on n'en voit guère que dans certaines parties de l'Amérique du Nord; il dure presque toute la nuit.

10 août. — A cinq heures du matin la pluie a cessé, mais la température a brusquement baissé, et si nous sommes débarrassés des moustiques, en revanche nous sommes obligés de nous envelopper frileusement dans nos manteaux.

Sur les deux rives les arbres deviennent plus rares; parfois ils disparaissent absolument et sous nos yeux se déroulent alors d'immenses étendues de prairies qui, éclairées par un jour gris et blafard, n'ont rien d'attrayant.

Vers quatre heures nous arrivons à *Pembina*, le dernier établissement des États-Unis, qui ont là un fort, ou plutôt un poste défendu par une cinquantaine d'hommes et armé d'une vieille pièce de douze de campagne et d'une petite pièce de quatre.

Après un court arrêt à *Pembina*, nous reprenons notre marche et nous ne tardons pas à entrer dans les possessions anglaises.

QUATRIÈME PARTIE

DEUXIÈME SÉJOUR AU CANADA

I

LE MANITOBA

10 AOUT — 7 SEPTEMBRE

Arrivée au Fort Garry. — La ville de Winnipeg. — Quelques mots sur la Compagnie de la Baie d'Hudson. — Les Indiens du nord-ouest. — Le collège protestant de Winnipeg. — Notes météorologiques. — Les métis. — Le pénitencier du Stone Fort. — Départ pour l'intérieur. — Un chef Chippeway. — Épisodes de chasse. — Les monts Pembina. — Établissements Menonnites. — Egarés dans les marais. — Nous soupons grâce à mon lasso. — Retour à Winnipeg. — Deux recettes de remèdes indiens. — Départ pour le lac Manitoba. — La mission Saint-Laurent. — Les train dogs. — Du chiffre restreint de la population aborigène. — Le ac Manitoba. — Oak Point. — Journée fatigante. — Arrivée au Stone Fort. — Quelques détails relatifs au Manitoba.

10 août. — A la nuit et peu de temps après avoir quitté *Pembina*, nous arrivons à *West Lynne;* c'est le premier établissement canadien qui se trouve sur le *Red River of the north;* puis, nous nous arrêtons quelques instants à *Emerson* et chacun regagne sa cabine, avec la promesse consolante de pouvoir débarquer demain, vers dix heures du matin, à *Fort Garry*, le terme de notre voyage.

11 août. — De bonne heure je vais rejoindre le pilote; les bords de la rivière offrent déjà des traces de culture,

et, de loin en loin, on aperçoit des *settlements*. Le sol paraît excellent.

A dix heures et demie nous arrivons à *Fort Garry*, situé à l'embouchure de l'*Assiniboine* et à une portée de fusil de la ville de *Winnipeg*. Notre débarquement et celui de nos quelques colis opérés, nous nous rendons à la petite auberge, décorée du nom d'hôtel, qui m'a été recommandée.

J'ai fait à *Ottawa* la connaissance du lieutenant-gouverneur de la province, *M. Morris*, et, deux heures après mon arrivée, je me rends au Fort qui lui sert de résidence, pour lui faire ma visite. J'apprends là que malheureusement depuis quinze jours déjà, il est parti pour l'Ouest afin de conclure un traité avec les Indiens de cette région (1). Mais j'ai la bonne fortune de trouver une de ses filles que j'ai aussi connue à Ottawa et qui veut bien me présenter à sa mère. *Mrs. Morris* m'accueille de la façon la plus aimable, m'invite à venir passer la soirée chez elle et à lui amener mon compagnon *Belmont*. Puis accompagné du secrétaire du lieutenant gouverneur, *M. Becher*, qui s'est gracieusement offert pour me guider aux divers endroits où j'ai affaire, je procède aux préparatifs pour notre voyage dans l'intérieur.

(1) C'est grâce à l'influence des missionnaires, à la stricte observation des traités conclus avec les Indiens, au bon choix des agents en contact avec eux, à l'équité avec laquelle justice leur est rendue quand l'occasion s'en présente et à la défense absolue de leur vendre des liqueurs, que le Dominion of Canada a pu éviter les guerres incessantes que les États-Unis ont à soutenir contre les premiers occupants du sol.

(*Note de l'auteur.*)

Le docteur *R****, de *Québec*, m'avait donné une lettre pour son beau-frère le sénateur *Mackay*, qui jouit d'une grande autorité auprès des Indiens et qui devait m'aider à trouver les chariots et les chevaux nécessaires. Mais *M. Mackay* accompagne le lieutenant-gouverneur. Après une courte conversation avec *Mrs. Mackay*, celle-ci appelle le chef de culture de son mari ; cet homme me promet d'organiser mon petit convoi ; il me prévient seulement que cela prendra quelques jours, tous les chariots qu'on utilise généralement en pareil cas dans le pays étant partis avec l'expédition de *M. Morris* et l'époque de la moisson qui est arrivée rendant difficile la tâche d'en trouver d'autres.

En raison du prix des transports et sachant qu'aux magasins de la *Compagnie de la Baie d'Hudson* je pourrais me fournir de tout ce qui me serait nécessaire, je n'ai pas voulu apporter avec moi mes objets de campement. En rentrant de *Deer Lodge*, la résidence de *M. Mackay*, je me rends donc à ces magasins et j'y fais choix des divers objets et des vivres que nous devrons emporter. Puis je regagne avec *Belmont* notre hôtel où, tandis que nous dînions, je reçois la visite du *père Lacombe*, dont j'ai fait la connaissance à *Montréal* et que je n'avais pas trouvé à la mission quand, dans la journée, j'y étais passé. Le *père Lacombe* m'ayant, après quelques minutes d'entretien, invité à dîner pour dimanche, me quitte, et nous allons, *Belmont* et moi, finir la soirée au *Fort Garry*, chez *Mrs. Morris*, où nous trouvons une réunion des plus animées et des plus gaies.

12 août. — A *Winnipeg*, en 1870, il n'y avait guère

qu'une vingtaine de maisons et de 3 à 400 habitants. Depuis, cette ville a, comme toute la province, pris un développement considérable ; elle compte maintenant plus de 6,000 âmes; et de l'autre côté de la *Rivière Rouge*, *Saint-Boniface*, qu'on pourrait à juste titre considérer comme un faubourg, en compte plus de 1,500.

L'élément catholique n'est pas représenté à *Winnipeg* par plus de 400 individus, mais dans l'État il présente un chiffre considérable.

Je parcours la ville dans la matinée; il est curieux de constater combien, en dépit de sa création de date toute récente, l'œuvre de la civilisation y est avancée. Après avoir dîné au *Fort Garry*, nous allons nous informer, *Belmont* et moi, à *Deer Lodge*, du résultat des efforts de *Macdonald* pour nous trouver les moyens de transport nécessaires. Rien ne sera prêt avant mercredi au plus tôt.

J'ai dit qu'hier j'étais allé aux magasins de la *Compagnie de la Baie d'Hudson*, acheter les objets de campement et les vivres que nous devrons emporter avec nous; quelques mots sur cette compagnie, trouvent ici naturellement leur place.

Jusqu'au *traité de Versailles*, tout le commerce des fourrures dans le nord-ouest était demeuré entre les mains des Français dont quelques-uns, hardis coureurs des bois, étaient venus établir des postes jusque sur le *lac des Bois*, le *lac Manitoba*, les rivières *Assiniboine* et de la *Saskatchewan*. Quelques années après le traité, des marchands anglais formèrent la compagnie connue sous

le nom de *North West Company* qui marcha sur les traces de nos compatriotes et poussa jusqu'au Pacifique. Cette compagnie n'avait obtenu ni concession de territoire, ni priviléges d'aucune sorte. Bientôt une lutte violente s'éleva entre elle et la *Compagnie de la Baie d'Hudson* qui, fondée en 1670 par une charte de *Charles II*, avait été investie d'un pouvoir absolu, avec le monopole du commerce sur les terres, mers et fleuves dépendant du bassin de la *mer d'Hudson*. Mais, avant 1774, cette compagnie n'avait eu qu'un nombre de postes très restreint à l'ouest, au delà du 102° degré de longitude. La rivalité entre les deux compagnies amena des conflits parfois sanglants qui ne cessèrent qu'en 1821, lors de leur fusion en une seule. Enfin, en 1869, les possessions et les privilèges de la *Compagnie de la Baie d'Hudson* firent retour à la colonie contre une somme très forte qui fut payée comme indemnité pour le territoire rétrocédé et l'abolition du monopole du commerce. La compagnie, en outre, se réserva ses anciens forts et ses postes avec des terres considérables autour, ainsi que des lots de terrains importants dans chaque township. Depuis le nouvel état de choses, la compagnie fait des bénéfices sérieux, par suite de la vente des terrains dont elle a conservé la possession, et, quant au commerce dans l'intérieur, pour les fourrures et les objets de toute nature, elle en a gardé le monopole, de fait sinon de droit, elle seule se trouvant avoir à sa disposition les postes et l'organisation nécessaires.

---

13 août. — Dîné à la mission avec les *pères Lacombe*,

Beaudin et *Allard.* — Naturellement le repas est des plus frugals, mais il est plein d'entrain et j'apprends une foule de détails intéressants sur les Indiens *Crees, Saulteux, Apaches, Sioux, Pieds noirs, Assiniboines*, etc. — Tous croient à un être suprême et à des génies secondaires bons ou mauvais, à une récompense ou à une punition après la mort. Il sont crédules et ont la foi la plus grande dans la puissance de leurs sorciers. Ils maltraitent rarement les missionnaires, mais ceux-là seuls qui vivent dans les prairies en tribus nombreuses peuvent être convertis; hardis, audacieux, effrontés, ils demeurent en grands camps, ne vivant que de chasse, surtout de celle de buffalo; ils logent sous des tentes en peaux, et sont souvent en guerre avec leurs voisins. Les Indiens des bois, au contraire, vivent isolés, parfois par deux ou trois familles ensemble, mais pas davantage, parce qu'en plus grand nombre ils ne trouveraient plus assez de chasse ou de pêche pour subvenir à leurs besoins. Moins fiers que les sauvages des grandes plaines, il est bon souvent de se défier d'eux; par leur genre de vie même, ils échappent à l'influence des missionnaires.

Chaque tribu a en quelque sorte sa langue propre et régulière; mais dans toutes ces langues il y a ce caractère genéral, c'est que toujours on peut, sous la forme d'un seul mot, réunir un grand nombre d'idées. Beaucoup de ces idiomes ont entre eux de l'analogie et dans certains cas ils semblent n'être que des dialectes différents, mais ayant une origine commune.

Le *père Lacombe,* qui a passé vingt-sept ans sur la *Saskatchewan,* a publié un curieux dictionnaire de la

langne des *Crees*, et il veut bien m'en donner un exemplaire qui pourra m'être d'un grand secours. Il a publié également un recueil de prières et un catéchisme imprimé dans le même idiome, avec des caractères syllabiques. Ce missionnaire est un homme des plus remarquables d'ailleurs; il est très aimé des sauvages de toute cette région du *Far West*, et son influence sur eux est très grande. Ils l'ont nommé *Kamigo-Atchâkwet*, c'est-à-dire *celui qui a l'âme belle ;* c'est le plus glorieux éloge que l'on puisse faire de lui.

Après le dîner, je vais faire une visite à l'archevêque *Mgr. Taché*, le frère du sous-sécretaire d'État au ministère de l'intérieur, que j'ai connu à *Ottawa*. *Mgr. Taché* a la bonté de m'accueillir de la manière la plus affectueuse et la plus cordiale. Sa Grandeur a été l'organisateur des missions du Nord-Ouest et des confins de l'océan Glacial; la haute situation qu'il occupe comme premier métropolitain de la province de *Saint-Boniface*, est un témoignage éclatant des services qu'il a rendus.

---

14 août. — Les écoles primaires de *Winnipeg* étant fermées en raison des vacances, je n'ai pas occasion de les visiter; elles ne sont, d'ailleurs, établies que depuis peu. C'est l'Assemblée législative de 1871 qui a organisé l'instruction publique dans la province; elle est placée sous le contrôle d'un conseil provincial et de deux inspecteurs, l'un catholique, l'autre protestant. Une somme annuelle de 6,000 $ a été, dès 1871, attribuée aux écoles qui sont à peu près en nombre égal, catholiques et protestantes.

M. Becher m'ayant offert de me mener voir le collège protestant dont les vacances ne sont pas commencées, j'accepte sa proposition.

Ce collège est remarquablement installé, eu égard toujours au court espace de temps qui s'est écoulé depuis que la ville de *Winnipeg* a pris du développement; on y compte seulement 70 élèves, dont 60 sont des internes; mais c'est à l'impossibilité où, faute de place, l'on serait de recevoir une plus grande quantité de pensionnaires qu'il faut attribuer leur petit nombre.

L'instruction est donnée par huit professeurs. Les études classiques et scientifiques sont très développées. Les jeunes gens suivent les cours plus longtemps qu'on ne le fait généralement dans le reste des possessions anglaises du Canada, et surtout aux États-Unis. Il y a, en dehors des élèves des cours de lettres et de sciences, un certain nombre d'étudiants en théologie.

Un observatoire est attaché à l'établissement. Le professeur qui en a la direction me donne quelques renseignements qui ne sont pas sans intérêt. Ainsi, ici, le minimum de température observé durant l'année qui vient de s'écouler, a été, me dit-il, de — 43° F. et la hauteur de pluie tombée pendant la même période, de 33 pouces. La couche de neige pendant l'hiver, ne dépasse jamais plus de 1 pied 1/2 à 2 pieds. Il en résulte que la gelée pénètre profondément.

Ce dernier fait, j'ai pu le constater par moi-même. J'ai vu hier dans une tranchée qui parcourt la grande rue de *Winnipeg* dans toute sa longueur et que l'on vient d'ouvrir, la terre à 6 pieds de profondeur, si fortement gelée que le pic avait peine à y mordre. D'où cette con-

clusion semble s'imposer que, dans cette région, le sol, à cette profondeur, ne dégèle jamais; et ce serait là, sans doute, ce qui entretiendrait cette humidité constante à laquelle il semble qu'il faille attribuer l'étonnante fertilité de cette terre, où le blé semé en juin est récolté au mois d'août et dont la production moyenne est de près de 40 bushels à l'acre.

Je dois ajouter que j'ai tout lieu de croire à l'exactitude des observations relatives à la quantité d'eau tombée dans le courant de 1875. Cependant cette année 1876, qui est loin d'être exceptionnelle sous le rapport de la sécheresse, le pluviomètre n'indiquait, au 1er août, que 19 pouces comme hauteur de l'eau tombée depuis le 1er janvier et la saison des froids, pendant laquelle il n'y a pas de pluies, commence vers le milieu d'octobre.

Cette visite au collège terminée, je vais avec *Belmont* faire mes adieux à *Mrs. Morris*, qui, sous peu de jours, doit aller s'établir. pour deux ou trois semaines, dans l'un des postes de la *Compagnie de la Baie d'Hudson*, sur le *lac Manitoba* et que, sans doute, nous ne retrouverons plus au *Fort Garry* quand nous y repasserons. En sortant nous faisons nos derniers arrangements avec l'un des métis qui nous accompagneront dans l'intérieur et nous fixons notre départ à après-demain.

Il n'a pas été possible de trouver un chariot; nous sommes obligés de prendre pour notre petite expédition une charrette indienne à deux roues et un autre véhicule à quatre roues, mais très léger. Pour conduire ces voitures nous emmenons deux métis.

Les métis offrent en général des traits assez caractéristiques et on rencontre chez eux tous les degrés de coloration ; on en voit même qui ont le teint pâle et les cheveux souples des Européens, tandis que d'autres ont, au contraire, la peau rouge et les cheveux raides des Indiens. Presque toujours paresseux, ils sont très intelligents pour la plupart. Ils parlent une foule de langues, le français, l'anglais, le cree, le sauteux, etc. On les appelle indifféremment *Métis*, *Half Breeds*, *Bois-Brûlés*. Ils font, les uns, les services des transports de la *Compagnie de la Baie d'Hudson*, avec leurs charrettes attelées de bœufs, voyageant en longues caravanes, vivant à demi comme les Indiens, à demi comme les blancs ; les autres, au contraire, ont adopté tout à fait l'existence des sauvages et la chasse est leur principale ressource ; d'autres enfin se livrent à la culture.

Les deux frères *William* et *Charles Prudent*, que nous avons engagés, appartiennent à cette dernière catégorie, ils ne connaissent pas plus que nous la région que nous allons parcourir.

---

15 août. — D'après nos prévisions, nous nous trouverons dans une quinzaine de jours au *Stone Fort,* situé à 20 milles au nord de *Winnipeg,* sur le *Red River of the North.* C'est de là que nous comptons partir pour regagner, en remontant les grands fleuves et les grands lacs du territoire de *Keewatin*, le *lac Supérieur*. La saison s'avance et comme nous ne pourrions sans danger d'être plus tard surpris par l'hiver, risquer d'avoir à séjour-

ner dans ce fort pour organiser notre équipage, nous avons décidé qu'aujourd'hui nous irions au pénitencier de la province, qui est voisin du *Stone Fort*, prier le directeur de se charger de ce soin.

Dès huit heures du matin nous nous mettons donc en route. Nous traversons une suite presque non interrompue de *settlements*. Le sol, d'une argile noirâtre, est devenu très lourd en raison des dernières pluies; nous mettons quatre heures pour arriver au pénitencier où nous sommes reçus par *M. Bedson*, le directeur. Dès les premiers mots sur le but de notre visite, il nous déclare se charger avec le plus grand plaisir de la délicate mission que nous voulons lui confier, il nous offre à déjeuner, puis nous fait visiter son établissement qui ne renferme actuellement que treize détenus, ce qui est peu pour une population de 30,000 âmes. Ces détenus sont employés à divers travaux, ils ne sont renfermés dans leurs cellules que pour la nuit. Le pénitencier se fait remarquer par l'excessive propreté qui y règne et par la bonne tenue des employés. Il n'est que provisoire d'ailleurs, et sera remplacé par un autre situé à quelque distance, qui doit être achevé prochainement. — A cinq heures du soir, nous reprenions le chemin de *Winnipeg* avec une pluie battante, et ce n'était qu'à la nuit noire que nous regagnions notre auberge.

---

16 août. — Nos hommes et notre matériel nous attendent à *Deer Lodge*, à 5 milles de *Winnipeg*. A midi, après avoir serré la main de *M. Bedson*, qui est venu nous dire adieu, et l'avoir remercié de toute la com-

plaisance dont il a fait preuve vis-à-vis de nous, nous allons rejoindre notre petit convoi. A une heure, ayant avec soin vérifié que rien ne manquait, je donne le signal du départ (1).

Profitant du chemin tracé le long de la rivière *Assiniboine*, nous marchons assez rapidement jusqu'à *Headingley*, où nous traversons la rivière. Laissant derrière nous les derniers *settlements*, nous prenons le *trail*, comme on dit dans les prairies, qui se dirige dans la direction du sud-ouest.

Le terrain devient très lourd et nous n'avançons plus que péniblement; nous faisons ainsi une dizaine de milles, tuant sur notre route quelques poules de prairies, des bécassines et des pluviers; à la nuit, voyant qu'il nous sera impossible d'atteindre le *Stinking River* qui ne doit guère, cependant, se trouver à plus de 2 ou 3 milles de distance, nous nous décidons à camper. Le produit de notre chasse nous fournit un excellent repas.

17 août. — A sept heures du matin, après avoir déjeuné et le camp levé, nous reprenons notre marche; au bout de 2 milles environ, nous apercevons le *Stinking River*, qu'en français on appelle la *Rivière Sale;* ce n'est, à cette époque de l'année,

(1) Dans le récit du voyage qui va suivre, jusqu'à notre arrivée sur le *lac Supérieur*, les distances ne seront données que d'une façon approximative. Les cartes qui ont été dressées de toute cette région ne sont naturellement que fort incomplètes et n'ont souvent été tracées que d'après des levés à vue ou simplement sur des renseignements obtenus des uns ou des autres. (*Note de l'auteur.*)

qu'un petit cours d'eau qui se dirige de l'ouest à l'est et va se jeter dans la *rivière Rouge*. Ses bords sont garnis d'une étroite lisière de bois.

Près de la rivière, nous trouvons un chef indien avec ses deux femmes, ses *squaws*, comme on dit en Amérique par corruption du mot vrai qui serait *iskwew*, et ses six enfants. L'Indien, un *Chippeway*, qui s'appelle *Deaf Man*, le sourd, fume nonchalamment sa pipe, tandis que l'une des femmes fait la cuisine, que l'autre répare quelques vêtements et que les enfants prennent leurs ébats dans l'herbe. Les chevaux entravés paissent non loin du *tepee*, sorte de tente conique en peaux d'animaux fixées sur de longues perches qui se joignent au sommet, laissant une ouverture par laquelle s'échappe la fumée. Parfois, au lieu de peaux d'animaux, les Indiens se servent pour leurs *tepees* d'écorces d'arbres.

J'emploie *William Prudent* comme interprète et je demande au *Deaf Man* s'il consent à nous servir de guide pendant deux à trois jours. Il se fait prier naturellement, nous répond que ses chevaux sont fatigués et qu'il faut qu'il leur donne un peu de repos; que, de plus, il n'a pas de provisions et qu'il est obligé de se mettre en chasse pour fournir des vivres à sa famille. L'offre de quelques dollars, de tabac et de lard pris dans nos provisions, ébranle un peu sa décision. Il disparaît sous sa tente, puis revient bientôt, pour nous éblouir sans doute, revêtu d'un magnifique habit bleu de roi avec un col, des revers et des parements écarlates et des boutons de métal aux armes d'Angleterre. Il discute longtemps les conditions du marché, puis

finit par s'engager pour quarante-huit heures; c'est tout ce que nous voulions. Il donne ses ordres; ses femmes se hâtent de plier la tente et de charger le bagage sur la charrette; lui continue à se promener majestueusement de long en large. Enfin tout est prêt, et notre petite colonne augmentée de la famille du *Chippeway* se remet en mouvement. *Deaf Man* prend la tête. Il est âgé de quarante ou quarante-cinq ans, mais n'a rien de remarquable dans son extérieur, bien différent en cela du chef sioux *White Eagle*, que nous avons rencontré hier, grand, mince, élancé, avec une figure fine et intelligente. Des *squaws* l'une est vieille et laide, l'autre, plus jeune, a une figure assez agréable. Toutes deux, comme les enfants d'ailleurs, sont d'une saleté extrême.

Ayant traversé le *Stinking River,* nous n'avons plus bientôt sous les yeux qu'une immense étendue de riches prairies, parsemées de flaques d'eau d'où s'élèvent à notre approche des oiseaux d'eau de toute sorte. De loin en loin on aperçoit quelques rares bouquets de chênes d'assez belle venue. Le sol est toujours le même, terrain noir, argileux, devenu très lourd en raison des pluies, et nous avançons lentement.

Au bout d'une heure, notre guide s'arrête, ôte son habit, le donne à ses femmes, qui le plient avec soin et le mettent dans leur charette, puis il reprend la tête du convoi. Après avoir fait 10 milles environ, nous abandonnons le *trail* et nous nous jetons brusquement à l'ouest, nous dirigeant vers la réserve indienne située dans cette direction. Tout en marchant nous tuons quelques canards pour le repas du soir et les chiens de notre Indien ayant fait lever un blaireau l'étranglent.

Les blaireaux sont très nombreux dans cette partie du *Far West;* ils ont une grande analogie avec ceux qu'on rencontre en Europe et n'en diffèrent guère que par leur taille qui est beaucoup moindre. Leurs peaux sont un article d'exportation pour l'Angleterre.

Le temps devenant menaçant, au bout d'un trajet d'à peu près 12 milles depuis le point où nous avons quitté le *trail*, nous nous décidons à camper; d'ailleurs, la nuit approche. Nous ne tardons pas à avoir sujet de nous féliciter de cette décision. Quelques minutes après le coucher du soleil, un orage épouvantable éclate et nous nous trouvons à l'abri sous nos tentes; mais, malheureusement, les moustiques par milliers ne tardent pas à venir nous y assaillir. Ils nous causent une véritable torture. C'est en vain que pour nous débarrasser de ces hôtes incommodes nous allumons de grands feux que nous recouvrons d'herbe et de terre humides, et qui sont établis de telle sorte que nous soyons absolument enveloppés par la fumée. Nos malheureux chevaux, victimes comme nous de ces ennemis sanguinaires, ne peuvent manger et viennent la tête basse se ranger sous le vent d'un grand foyer que nous avons dressé pour eux. Cette nuit, il est inutile de les entraver, pas un n'ose sortir de la zone que couvre la fumée.

18 août. — C'est avec un véritable soupir de soulagement que chacun voit poindre le jour et nous faisons nos préparatifs de départ avec une célérité merveilleuse, sans même songer à déjeuner. Peu de temps après nous être remis en marche nous passons à gué l'*Elm Creek*, puis, bientôt, nous quittons les prairies

pour entrer dans une région parsemée de bois assez rapprochés, qui, parfois, couvrent des étendues considérables. Nous cheminons ainsi pendant 8 à 9 milles et nous arrivons à un joli petit lac où quelques canards trop confiants, paient de leur vie leur imprudence. En marchant le long des bords, notre *Chippeway* constate qu'un *wapiti*, ce grand cerf d'Amérique qu'aux États-Unis on a le tort d'appeler *elk*, c'est-à-dire *élan*, est venu boire ici au lever du soleil. Le *Deaf Man* a fort envie de tuer l'animal pour nourrir les siens, et, *Belmont* et moi nous ne sommes pas moins désireux de le chasser; on dételle donc les chevaux, on dresse les tentes, et après un déjeuner substantiel dont le besoin se faisait impérieusement sentir, laissant au camp les métis, les squaws et les enfants, nous partons tous deux guidés par l'Indien.

Il va devant nous si vite que bien des gens eussent eu peine à le suivre; il semble glisser au milieu des branches, des feuilles mortes, des troncs d'arbres abattus sur le sol. Derrière lui, en file indienne, nous marchons ayant grand soin de mettre le pied là où lui-même a posé le sien, afin de ne pas donner, en brisant quelque brindille, l'éveil à l'animal dont, à demi penché sur le sol, il démêle les voies. Tout lui sert d'indice, un brin d'herbe, une feuille retournée. Parfois, il s'arrête court et, comme un limier, il se jette à droite ou à gauche et repart sans jamais ralentir sa course, en dépit de la chaleur qui est devenue accablante; parfois, nous marchons jusqu'à mi-jambe dans une eau fraîche et pure qui, sous ses ombrages touffus, n'a jamais vu un rayon de soleil; il regarde alors les

branches baignant dans l'eau, mais il n'hésite jamais; les moustiques s'attachent à nos mains et à nos visages; des petites mouches noires qui, chaque fois qu'elles se posent sur la peau, font jaillir une goutte de sang, nous font souffrir de terribles tortures; il marche toujours et nous le suivons. Au bout de deux heures il prend à la main son fusil, qu'il portait sur son dos, et ralentit un peu sa course; il semble scruter le taillis à quelque distance devant lui, puis il fait un geste de déception et il nous mène droit à la reposée du *Wapiti*. Là, posant la crosse de son fusil à terre, il nous fait comprendre que, depuis près d'une heure, l'animal, sans doute harassé par les moustiques, a pris un grand parti et qu'il se dirige vers le nord.

Nous nous arrêtons quelques instants; le *Deaf Man* semble décidé à poursuivre la chasse, mais, comme il se fait tard, et après avoir pris l'avis de *Belmont*, qui voit comme moi quelle difficulté nous aurons à arriver à portée de l'animal ainsi tenu en éveil, je donne le signal du retour et nous rentrons au camp à la nuit tombante, à temps toutefois, pour nous trouver à l'abri d'un nouvel orage, accompagné de tonnerre et d'éclairs, qui prend dans cette solitude des proportions vraiment grandioses.

Les moustiques viennent nous rendre leur visite habituelle.

19 août. — Continuer notre marche à l'ouest, c'est un peu sortir de la direction que je désirais prendre; de plus, c'est pénétrer plus avant dans la réserve indienne, chose qui ne semble pas sourire à notre chef *Chippeway*, qui craint de s'attirer des ennuis de la part

des autres Indiens; nous décidons donc, *Belmont* et moi, que nous le laisserons poursuivre sa route, et que, quant à nous, tournant vers le sud-ouest, nous tâcherons de trouver sur la *rivière aux Iles de Bois*, le pont établi aux *Boyne settlement*, sur le *trail* qui va de *Headingly* aux sources du *Missouri*.

Deaf Man, une fois notre camp levé, nous accompagne pendant environ 1 mille; puis, nous le payons et il nous quitte satisfait, du moins en apparence, pour regagner son campement, tandis que nous poursuivons notre marche. Un trajet de 10 à 12 milles nous amène au *trail*, que nous avions grand'peur de manquer au milieu de ces prairies, à 1 mille à peine au-dessus du point où nous voulions arriver, au passage de la *rivière aux Iles de Bois*, qui court, comme toutes celles que nous avons rencontrées, de l'est à l'ouest, et va se jeter dans des marais à peu de distance.

Nous nous arrêtons au petit *settlement* établi près du pont et nous y faisons une halte de deux heures, puis nous reprenons notre marche, nous dirigeant cette fois vers le sud-sud-ouest, pour gagner les monts *Pembina*.

La *rivière aux Iles de Bois* a une ceinture étroite d'arbres. L'ayant laissée derrière nous, nous ne tardons pas à nous retrouver au milieu du plus magnifique pays de prairies qu'on puisse imaginer; nous traversons le *Tobacco Creek*, ainsi appelé parce que c'était sur ce petit cours d'eau qu'autrefois la *Compagnie de la Baie d'Hudson* faisait faire ses distributions de tabac à ses trappeurs indiens, — il finit aussi dans des marais peu éloignés, — et nous continuons, désireux d'avancer le plus possible; mais au bout de 6 à 7 milles, la nuit

survenant, il faut trouver un endroit pour établir notre campement; vainement nous cherchons de l'eau, et vers sept heures et demie du soir, désespérant d'y arriver, nous allions faire contre fortune bon cœur et dresser la tente, quand un des métis envoyé à la découverte revient et nous dit qu'il a aperçu dans le lointain, sur la lisière d'un bois, un *log house*. Nous poussons jusque-là, craignant cependant de le trouver inhabité; mais, comme nous en approchions, un homme qui, dans le silence de la nuit, nous a entendus en sort; il vient au-devant de nous, et s'empresse de mettre à notre disposition l'eau saumâtre d'un puits qu'il a creusé près de sa demeure.

Cette offre est acceptée avec enthousiasme; bientôt la tente est dressée, le souper est dépêché, et, nous roulant dans nos couvertures, nous allons chercher un repos bien gagné, ravis de l'assurance que nous a donnée notre nouvelle connaissance que cette nuit, du moins, nous ne serons pas gênés par les moustiques, dont j'avais, en effet, constaté avec étonnement l'absence, tandis que je confectionnais notre repas.

20 août. — L'homme qui habite le *log house* près duquel nous avons campé est à la fois un *settler* et un *trappeur;* en cherchant à obtenir de lui quelques renseignements sur la route que nous allons suivre, j'apprends qu'à une distance d'à peu près 8 milles, sur le *Tobacco Creek*, mais à l'est du point où nous l'avons traversé, se trouvent des grands bois où il sait qu'on peut trouver des *wapitis;* il me propose de nous y mener. J'accepte cette offre, nous levons notre camp et nous reprenons notre *trail* de la veille. Arrivés au *Tobacco Creek*, nous le côtoyons pendant près d'une heure, tuant sur le che-

min un butor et quelques canards; bientôt nous arrivons aux bois où nous devons chasser, et nous renvoyons nos métis sur les bords de la rivière, dont nous nous sommes éloignés d'environ 1 mille. Je donne en même temps l'ordre à *Charles Prudent*, dès qu'ils auront dételé, de monter à cheval et de tâcher de trouver une quatrième bête de trait dans un *settlement* que notre guide me dit ne pas être très éloigné; nos malheureux chevaux sont épuisés par nos marches dans ces terres, rendues collantes par les pluies, et il serait urgent de prendre un animal de renfort. Puis nous nous postons, *Belmont* et moi, à environ un demi-mille l'un de l'autre, dans une immense clairière que notre nouveau compagnon sait être le passage ordinaire des *wapitis;* lui-même fait un grand détour pour pénétrer dans les bois par le côté opposé, et revenir sur nous en menant grand bruit.

Au bout d'une heure j'entends un coup de carabine, puis j'attends environ une demi-heure encore et je me décide enfin à aller à *Belmont*, qui me montre un beau daguet qu'il a tué. Nous rejoignons le campement où notre trappeur arrive presque en même temps que nous. *William Prudent* a vu se dérober un magnifique dix-cors qui est sorti de la forêt assez loin de l'endroit où nous étions postés.

Rapidement on attelle la charrette, et notre métis, dont le frère n'est pas revenu, va chercher nos dépouilles opimes. Le reste de la journée se passe à rapporter le cerf, à le vider et à le dépecer. A la nuit, le trappeur, auquel nous avons donné pour le récompenser de sa peine les trois quarts du daguet, nous quitte pour

rentrer chez lui. Nous l'avons aidé à charger les quartiers du cerf sur sa monture qui, fort effrayée, se cabrait et à laquelle nous avons été obligés de bander les yeux.

Le souper prêt, nous le dégustons avec satisfaction, mais nous ne sommes pas sans inquiétudes au sujet de *Charles Prudent* qui n'a pas rejoint encore. Nous faisons un grand feu pour le guider dans l'obscurité et par intervalles nous tirons des coups de fusil. Il nous rejoint enfin, harassé, vers onze heures, mais ramenant le cheval dont nous avons si fort besoin.

21 août. — Dès l'aurore je réveille mes compagnons, préjugeant par l'aspect du pays et par ce que m'a dit notre chasseur d'hier, que nous aurons aujourd'hui forcément une longue route à faire si nous voulons trouver le soir un emplacement favorable pour camper. Bientôt après, la petite colonne se met en marche, suivant le *Tobacco Creek* et cherchant un gué pour le traverser. Dans la lisière de bois qui borde la rivière, les framboises, les merises, les groseilles à maquereau croissent en abondance et nous en faisons une ample récolte ; puis, ayant enfin trouvé un passage, nous nous dirigeons vers le sud-ouest. Nous sommes retombés sur le *trail* suivi pour aller de *Headingley* aux sources du *Missouri*.

Vers dix heures du matin, la pluie commence à tomber avec violence, hommes et chevaux sont bientôt mouillés jusqu'aux os ; le terrain déjà très lourd devient glissant en diable et ce n'est qu'après une longue marche fatigante, que, vers quatre heures de l'après-midi, nous arrivons au pied des *monts Pembina*. Le terme de montagnes qui leur est appliqué est un peu

exagéré, ce ne sont que des collines, en effet, formant un large plateau d'une hauteur moyenne de 2 à 300 pieds au-dessus du niveau des prairies. Nous quittons le *trail;* tournant vers le sud-est, nous gravissons les pentes qui se trouvent devant nous sans grande difficulté. A chaque pas l'on rencontre de larges blocs de granit émergeant du sol, et, quand on arrive au sommet, on en voit encore dispersés çà et là en grand nombre. De cette hauteur, la pluie ayant enfin cessé, nous jouissons d'un magnifique panorama sur la vaste étendue de *rolling prairies* que nous venons de traverser. Le plateau est agréablement coupé par une foule de ruisseaux bordés d'arbres d'assez belle venue. Malheureusement ces ruisseaux sont tous à sec et ce n'est qu'à grand'peine que, à la nuit tombante, nous finissons enfin par trouver au fond d'un petit ravin un mince filet d'eau pouvant tout juste nous en donner la quantité nécessaire.

22 août. — Les moustiques se sont montrés fort incommodes pendant toute la nuit. A sept heures du matin nous reprenons notre marche, et, au bout de quelques milles, nous atteignons le versant sud du plateau. A une petite distance, dans un ravin boisé, une légère fumée qui monte dans l'air dénote la présence en cet endroit de gens qui pourront peut-être nous donner quelques indications; nous nous dirigeons de ce côté; cela ne nous écarte, d'ailleurs, que d'un mille à peine de la direction que je comptais prendre. Bientôt nous constatons avec plaisir que cette fumée se dégage d'un *log house* entouré de quelques petits champs cultivés. Mais, en voulant gagner cette habitation, la charrette

qui marche devant s'engage imprudemment dans une prairie d'un vert charmant et trompeur; au bout de quelques pas, le cheval et la voiture commencent à enfoncer; nous n'avons que le temps de sauter à la rescousse, de dételer l'animal dans la boue déjà jusqu'au ventre, et de le tirer dehors, puis de pousser à bras la charrette sur un terrain plus solide.

Devenu plus circonspect, j'envoie un des métis à la cabane et bientôt ses habitants nous indiquent un passage. Quand nous arrivons à eux, ils nous apprennent que nous sommes à 10 milles de la frontière des États-Unis et à une quinzaine de milles de la mission de *San-Joe :* grâce à mon excellent compas de route, nous étions arrivés presque exactement au point que je m'étais fixé.

Nous rendre à *San-Joe* ne nous servirait pas à grand'-chose, sinon à prolonger notre voyage et à retarder notre départ pour le *lac Supérieur,* ce qui pourrait présenter de sérieux inconvénients; tournant donc vers l'est, nous longeons à quelque distance la ligne frontière, et laissant au sud-est les dernières ramifications des *monts Pembina,* nous ne tardons pas à entrer dans une contrée fort belle, qui paraît fertile, coupée de bois d'assez bonne apparence et où sont établis quelques-uns des *settlements* de ces *Menonnites,* venus des provinces allemandes de la Russie dans ces régions, pour échapper au service militaire que leur religion leur interdit.

Après avoir traversé deux de ces *settlements,* nous allons camper à une portée de fusil d'un troisième, ayant parcouru environ 35 milles dans notre journée.

23 août. — Tandis que nous préparons notre repas du matin, plusieurs des *Menonnites* du voisinage viennent curieusement nous regarder et causer. La plupart ne sont arrivés que tout récemment et font preuve d'une ignorance vraiment extraordinaire. L'un deux me demande, par l'intermédiaire de *Belmont*, qui parle admirablement l'allemand, si je suis venu de Paris au Canada par le chemin de fer; un autre veut absolument acheter à mon compagnon le couteau qu'il porte à sa ceinture; un troisième, tandis que je surveille la cuisson d'un canard, me tâte les jambes, et je commence à craindre qu'il ne cherche à s'assurer si je suis à point : il veut savoir simplement, paraît-il, si mes guêtres sont en cuir.

Nous nous hâtons de nous arracher à leurs obsessions et, tout notre petit bagage chargé sur les voitures, nous reprenons notre marche vers l'est, n'ayant pu obtenir de ces *Menonnites* aucun renseignement sur la route que nous voulons suivre.

Bientôt nous atteignons une région tout à fait marécageuse. Une petite rivière tortueuse, courant dans sa ligne générale du sud-ouest au nord-est, tantôt s'élargissant et couvrant parfois des espaces étendus, tantôt étroite et encaissée, nous enserre dans ses mille replis. Pendant près de sept heures nous errons en butte à des rafales effroyables de pluie et de vent, sans trouver un gué pour passer. Mais nous avons une ample compensation à nos peines dans la quantité vraiment extraordinaire de canards de tout genre, de sarcelles, de pluviers de toute espèce qui à chaque instant s'offrent à nos coups; nous n'avons plus besoin de ménager nos

munitions et nous n'avons plus la crainte de voir le gibier que nous pouvons tuer se perdre, puisque dans quatre jours au plus nous devrons être de retour à *Winnipeg*, où nous pourrons en disposer aisément; aussi, tout en poursuivant notre route, nous profitons largement du hasard qui nous a conduits dans ce véritable paradis du chasseur.

La rivière qui nous barre ainsi le passage a reçu le nom de *rivière aux Marais*, et certes elle le mérite à tous égards.

Enfin, vers sept heures du soir, nous finissons par trouver un gué et nous campons de l'autre côté, à une petite distance.

24 août. — Pendant la nuit, violent ouragan accompagné d'une pluie battante. — Dans la matinée le vent tombe, mais la pluie redouble. Heureusement une éclaircie vers dix heures nous permet de plier bagage et nous poursuivons notre marche vers l'est. A quatre heures, ayant fait une dizaine de milles, nous arrivons à un joli petit cours d'eau près duquel se trouve un endroit très favorable pour camper. Le soleil se montre et nous décidons que nous n'irons pas plus loin aujourd'hui, hommes et bêtes ayant fort besoin de se refaire des deux rudes journées qu'ils viennent de subir; de plus, cela nous permettra de faire sécher un peu nos tentes et nos vêtements.

25 août. — La soirée d'hier a été superbe, la nuit magnifique. Ce matin nous nous mettons allègrement en route avec un soleil radieux. Au bout de 2 ou 3 milles, nous apercevons quelques maisons, et j'apprends que nous sommes à une dizaine de milles seule-

ment de *Pembina* et à une douzaine de milles d'*Emerson* et du *Red River*.

Prenant alors une direction nord-est, nous continuons paresseusement notre route, jouissant du soleil et de la chaleur, tirant à droite et à gauche les *prairie chickens* qui se lèvent devant nous. Nous sommes rentrés dans des régions civilisées, le pays devient plus peuplé, et, vers deux heures de l'après-midi, nous atteignons la route qui suit les bords du *Red River of the North*. Après une courte halte, nous remontons tranquillement vers le nord, suivant le chemin tracé. En passant le *Scratching River*, ou *rivière aux Gratias*, nous tuons trois magnifiques canards. Il eût été sage de s'établir là pour la nuit; mais nous décidons que nous pousserons plus loin et nous poursuivons.

A 5 ou 6 milles au delà, tout à coup *Belmont* s'aperçoit qu'un sac renfermant une partie de ses effets est tombé de la charrette. Nous sommes obligés de nous arrêter; un des métis partant à cheval, reprend la route que nous venons de faire pour le retrouver. Espérant que cela ne sera pas long, nous nous asseyons au bord du chemin. Mais le temps s'écoule et *William Prudent* ne revient pas; la nuit approche par contre et, nous nous trouvons au milieu d'une grande plaine sans eau, sans bois, loin de tout *settlement*. La perspective de camper où nous sommes, dans ces conditions, est peu attrayante. Il faudra pourtant évidemment nous y résigner; grimpé sur la charrette, c'est en vain que je scrute l'horizon, espérant apercevoir notre homme.

Au moment où je vais descendre de mon observatoire,

je vois à quelque distance un troupeau de bestiaux ; l'idée me vient aussitôt que nous pourrons peut-être arriver à prendre une des vaches et à la traire, ce qui nous permettra au moins de ne pas nous coucher sans souper. Laissant donc *Belmont* à la garde des voitures, nous partons, *Charles Prudent* et moi, munis de lassos, pour tâcher de prendre une des vaches.

Les bestiaux errants dans ces prairies sont si sauvages, qu'il est difficile de les approcher ; cependant nous traînant sur les mains et sur les genoux, nous finissons par arriver assez près. Le métis lance son lasso... sans succès. Je suis plus heureux : le mien, mais je ne sais par quel prodédé, s'enroule autour d'un pied de derrière de l'une des vaches. Malheureusement le bout n'étant fixé à rien, et la vache prenant sa course, le trait me brûle les doigts, m'échappe, et nous voilà, *Prudent* et moi, courant après. *Prudent* finit par saisir l'extrémité du lasso, mais la vache, plus forte, entraîne le malheureux ; tout d'un coup les pieds lui manquent, et voilà la bête encore une fois partie... Enfin, après une heure de courses, de ruses et d'efforts, nous arrêtons l'animal réfractaire que nous amenons aux voitures. *William Prudent*, qui est revenu avec le sac, apporte le seau dont nous nous servons pour faire boire nos animaux et nous finissons par traire la vache. Puis je fixe solidement entre ses cornes une pièce de monnaie enveloppée dans un bout de toile, avec quelques mots par lesquels je prie le propriétaire de considérer cet argent comme un dédommagement du tort que les circonstances m'ont forcé à lui causer, et nous ren-

dons à la bête la liberté. Elle se hâte de rejoindre le troupeau.

Quant à nous, avec quelques broussailles nous obtenons un feu qui nous permet tout juste de faire avec ce lait et quelques oignons de conserve, une soupe que nous apprécions fort; puis, la tente dressée, nous allons nous coucher.

26 août. — J'ai été réveillé par le froid à deux reprises durant la nuit, et lorsqu'à l'aurore je sors de la tente, je m'aperçois qu'il y a eu une forte gelée blanche; sous les rayons du soleil levant, la rosée qui couvre la prairie brille comme de la poussière de diamant. C'est un avertissement que nous devons nous hâter si nous voulons arriver sans encombre au *lac Supérieur.*

Nous nous mettons en route sans déjeuner, et ce n'est qu'au bout de deux heures qu'ayant trouvé un emplacement convenable avec de l'eau et du bois en abondance, nous pouvons enfin faire boire nos animaux et confectionner notre repas. Après cette halte nécessaire, nous reprenons notre marche sur *Winnipeg.* Les chemins sont si boueux que nos pauvres chevaux n'avancent qu'à grand'peine; à sept heures du soir, dans l'impossibilité d'aller plus loin, nous campons à un mille et demi de la *rivière Sale.* Tout le pays que nous venons de traverser paraît des plus fertiles ; il est assez peuplé et, dans certaines portions, couvert de magnifiques récoltes, en partie déjà engerbées.

27 août. — Notre convoi s'est enrichi hier d'une ourse, âgée de six à sept mois, de l'espèce appelée ici *Cinnamon,* qui a été prise dans un petit bois du voisinage. Nos métis l'ont baptisée *Françoise* et huchée sur le haut de

notre bagage; elle se livre à une foule d'exercices des plus amusants. — Partis d'assez bonne heure, nous arrivons à *Winnipeg* vers midi.

28-31 août. — J'aurais voulu pouvoir repartir de *Winnipeg* au bout de deux jours, le temps absolument nécessaire pour nous ravitailler et organiser l'envoi des objets que nous ne pouvons emporter avec nous à *Prince Arthur's Landing* sur le *lac Supérieur*, où nous les retrouverons, et celui de notre ourse à *New-York*, — nous avons décidé d'en faire hommage au *Polo-Club*. — Mais la ville est en fête, il y a un grand concours de tir à la carabine, les boutiques sont fermées et nous ne pouvons effectuer notre départ avant le 1er septembre.

Mrs. Morris n'a pas encore quitté la ville et son hospitalière demeure nous est d'une grande ressource durant ces quatre jours. Puis à la mission, où un nouveau missionnaire, le *père Leduc*, est arrivé venant de la vallée de la *Saskatchewan*, nous retrouvons les *pères Lacombe et Allard*; le *père Beaudin* est reparti. Ces messieurs, nos anciennes connaissances et d'autres nouvelles, nous font aisément oublier l'ennui du délai forcé apporté à l'exécution de nos projets.

Pendant notre absence la police montée a amené deux prisonniers accusés du meurtre de leur femme. L'un est un Indien *Pied noir*, qui porte le nom peu distingué de *a Mamelle puante*; l'autre est un métis *Cree*. Le *père Lacombe* est le seul qui puisse servir d'interprète au premier devant le jury et je vais avec lui voir ces malheureux.

Le *Pied noir* a soixante-cinq ans; il avait épousé l'an

dernier une toute jeune fille qu'il surprit un jour le trompant. Il ne peut comprendre pourquoi il a été arrêté, considère qu'il n'a fait qu'user de son droit et ne s'imagine pas qu'il soit sous le coup de la loi anglaise. Il me paraît d'ailleurs, juridiquement, être dans le vrai. Il n'y a pas eu de traité conclu entre le Dominion et les Pieds noirs, et, en commettant le crime pour lequel il a été arrêté, *la Mamelle puante* n'a fait que suivre les usages de sa race. Il ne nie rien.

Le métis *Cree* n'a que vingt ans. Sa femme fut, il y a quatre ans et demi, retrouvée assassinée; il semble avéré qu'il en est le meurtrier ; mais on n'a pas pu découvrir de témoins, et sans doute il sera acquitté.

En sortant de la prison, le hasard m'amène à parler au *père Lacombe* de la médecine en usage chez les sauvages et des différentes drogues qu'ils emploient. Je lui cite, entre autres choses, un onguent qui m'a paru produire un effet merveilleux ; le père me dit l'avoir employé lui-même et en avoir constaté l'efficacité d'une façon indiscutable. Comme cela peut être utile, je crois devoir consigner ici la manière de préparer cet onguent.

On prendra des bourgeons de *liard* (*Populeus candicans*) et de *tremble* à l'époque où ces bourgeons sont gluants. On les mettra dans du saindoux et on fera bouillir. Passer ensuite, en mettant le mélange dans un linge qu'on tord fortement. Laisser figer. Prendre la portion de l'*épinette rouge* (*Larix americana*) qui se trouve sous la première écorce, faire bouillir dans l'eau, laisser sécher, broyer dans un pilon et mélanger la poudre ainsi obtenue avec le premier mélange dans la

proportion de un quart de cette poudre contre trois quarts du mélange, en faisant fondre celui-ci un peu. Cet onguent s'emploie étendu sur un linge aussi fin que possible, pour faire le pansement des ulcères et des plaies de mauvaise nature, résultant de blessures d'armes à feu ou autres mal soignées.

N'étant point médecin, je ne m'aventurerai pas à donner les recettes de beaucoup des remèdes des sauvages. Il en est toutefois un autre dont j'ai pu apprécier personnellement les effets, et si simple que j'en veux noter ici aussi la composition. Il est employé par les *Kinibequis* dans tous les cas de toux persistante, pour la coqueluche spécialement.

Pour le faire, on prend *6 onces de vinaigre* dans lequel on met *trois œufs entiers;* au bout d'environ cinq jours les œufs sont dissous. On mêle alors avec un *sirop de sucre d'érable,* fait à l'avance, et dans la proportion qui convient au goût du malade. Mise dans une bouteille bien bouchée, cette boisson se conserve indéfiniment. On en prend quelques gorgées après chaque quinte de toux.

1er septembre. — Il est huit heures et demie du matin quand nous quittons *Winnipeg,* cette fois sans espoir de retour. A *Deer Lodge,* nous retrouvons *William Prudent,* que nous devons emmener seul avec un chariot un peu plus grand que ceux que nous avions dans notre dernière expédition, et trois chevaux. Mais nous sommes retenus par divers motifs et ce n'est qu'à onze heures que nous nous mettons définitivement en route pour le *lac Manitoba.*

Nous nous dirigeons vers le nord-nord-ouest, traversant de magnifiques prairies parsemées de blocs de granit. Le temps est beau, bien qu'un peu froid ; le terrain n'est pas lourd et nous avançons assez rapidement. Peu de gibier, d'ailleurs, pour nous détourner de notre chemin. Nous passons à *Boyd's Cattle Farm.* Au delà, la contrée devient gèrement ondulée ; quelques bouquets de chênes, de peupliers, de bouleaux émaillent la prairie. Puis, au bout d'une trentaine de milles nous arrivons à un *settlement* qui porte le nom de *Porter's Farm*, où il existe un puits. Nous devons en profiter, étant décidés à pousser en avant le plus possible, la journée de demain devant être assez pénible. Nous lunchons tandis que nos chevaux se reposent ; puis nous poursuivons notre route.

Vers huit heures du soir nous arrivons aux marais qui forment la ceinture du *Shoal Lake ;* le chemin est assez bien tracé, et étant éclairés par une lune éclatante, en dépit de l'heure avancée nous continuons. D'ailleurs les eaux du *Shoal Lake* sont légèrement salées et ne sauraient être utilisées ni pour la confection de notre souper, ni pour abreuver les chevaux.

Vers onze heures enfin, nous atteignons un *log house* solitaire, situé entre le *Shoal Lake* et le *Swamp Lake*, près duquel a été pratiqué un puits et que *William Prudent*, qui connaît l'endroit, nous avait indiqué comme le point où il faudrait arriver pour camper. Nous avons fait un peu plus de 40 milles dans notre journée.

2 septembre. — A huit heures et demie, départ. — Nous traversons des bois marécageux où souvent nous avons de l'eau jusqu'aux genoux. Le trajet est assez pénible, mais ne manque pas d'intérêt ; puis, le gibier est abon-

dant. Nous tuons quelques canards, des bécassines doubles, des ramiers et quatre poules de prairie sur une petite hauteur où nous nous arrêtons au sec pour luncher, vers midi.

Ce n'est qu'à quatre heures et demie, ayant mis cinq heures pour faire environ 13 milles seulement, que nous arrivons à la mission *Saint-Laurent* sur le *lac Manitoba.*

Je suis porteur d'une lettre du *père Lacombe* pour le *père Camper*, supérieur de la mission; il nous fait une réception des plus amicales.

Le *père Camper* est secondé par le *père Mac Carthy* et par un frère lai. Ces messieurs ne sont pas luxueusement établis. Ils habitent une petite maison en bois et en torchis, et ne peuvent nous offrir d'autre abri que la maison d'école qui vient d'être terminée extérieurement, — quatre murs recouverts par un toit. — Telle qu'elle est, nous l'acceptons avec plaisir, d'autant plus que le temps devient encore une fois menaçant et que la pluie paraît imminente; nous nous hâtons de nous y établir le plus confortablement possible et d'y transporter notre menu bagage et nos vivres, qui échapperont ainsi aux attaques des *train dogs* ou chiens de traîneaux, qui errent autour de nous en grand nombre.

Ces *train dogs* ne semblent pas appartenir à une race bien définie. Dès l'âge d'un an ils sont mis en service et ils peuvent être utilisés jusqu'à sept et huit ans. Quelques-uns ont une grande valeur et coûtent jusqu'à 30 $. Ils sont d'une résistance extraordinaire; ils peuvent traîner tous les jours, pendant douze heures, un poids moyen de 100 livres, et ils se contentent en arrivant le soir à l'étape, d'un poisson sec ou d'un peu de *pemmican.*

Dans les *snow storms* les plus violents, lorsqu'ils connaissent la route, ils peuvent la retrouver. On les guide à la voix, et, chose curieuse, tous ceux qui s'en servent, Anglais, Métis, Indiens mêmes, ne leur parlent que français; bien souvent ce français est le seul que connaissent ceux qui l'emploient. Depuis les confins de l'océan Glacial jusqu'aux bords du *lac Supérieur*, on se sert des termes *Marche donc! Hue! Dia!* — Ordinairement ces chiens sont attelés quatre ensemble à la file l'un de l'autre.

A six heures, nous allons partager le dîner des pères, dont le produit de notre chasse d'aujourd'hui, qui a été confié à une vieille femme métisse, chargée de la cuisine, forme le fonds. Pendant notre repas, l'orage attendu éclate; c'est avec un vrai sentiment de bien-être que nous l'entendons gronder au dehors toute la soirée, tandis que nous sommes à l'abri dans la petite pièce basse où, tout en fumant notre pipe, nous causons avec les bons pères.

La mission *Saint-Laurent* n'a pas plus de 400 habitants, tous métis *Français* et *Saulteux*, vivant du produit de leur chasse et de leur pêche. Malgré leurs efforts, les missionnaires n'ont pu arriver à les décider à cultiver le sol, pourtant très fertile. Les pères ont un jardin qui leur fournit en abondance tous les légumes d'Europe. Les pommes de terre plantées vers le 15 mai, peuvent être récoltées au bout de quarante jours. Les autres légumes ne se sèment que vers le 1er juin. Le sol à cette époque n'est guère encore dégelé qu'à environ 2 pieds de profondeur. Les choux exigent des soins spéciaux; on les sème dans des boîtes vers le

15 mai, et ce n'est qu'un mois plus tard qu'on les transplante en pleine terre.

Généralement les métis sont doux et paisibles, faciles à instruire. Les familles sont très nombreuses; ainsi, à *Saint-Laurent*, il y en a tout au plus une trentaine. Les enfants, au nombre d'environ cinquante, suivent tous les cours de l'école, tenue par le frère lai, un Irlandais qui parle admirablement français. Il enseigne à ses élèves à écrire et à lire en français et en anglais, le calcul, un peu de grammaire et d'histoire. Un de ces enfants, âgé de neuf ans, a lu couramment devant nous quelques lignes de français, puis quelques lignes d'anglais, dans deux ouvrages ouverts au hasard.

Malheureusement, il est presque impossible d'empêcher qu'ils n'emploient entre eux autre chose que le saulteux, et ils n'arrivent que rarement à parler facilement une autre langue.

Le territoire confié au *père Camper* s'étend sur les deux rives du *lac Manitoba*, et à plus de 200 milles au nord. Sur ce large espace il n'y a pas plus de 600 sauvages. Mais ils vivent en familles isolées et, comme je l'ai noté déjà, ils sont difficiles, par suite même de cet état de dispersion, à évangéliser.

On pourrait être tenté de s'étonner du chiffre restreint de la population aborigène, en général, eu égard à l'étendue des contrées qu'elle habite, mais il ne faut pas oublier que les deux sources d'alimentation des sauvages du Nord de l'Amérique sont la chasse et la pêche. Ils en vivent exclusivement et ne peuvent donc augmenter comme nombre, au delà de certains rapports minimes entre la superficie habitée et le chiffre des

habitants, surtout si on considère les régions où la rigueur du climat diminue les ressources et augmente les besoins. De plus, le chiffre de la population se trouve périodiquement affaibli par les épidémies, la guerre ou la famine.

De ce qui précède, on arrive à cette conclusion forcée que les Indiens demeurés à l'état de peuples chasseurs disparaîtront à mesure que la civilisation avancera, par la destruction de leurs moyens d'existence ou par l'absorption dans la race envahissante.

3 septembre. — C'est aujourd'hui dimanche. En attendant l'heure de la messe, je vais me promener aux alentours. Le pays est vraiment sauvage ; à quelques pas de la mission, j'observe curieusement les allées et venues de trois pluviers qui se promènent gravement autour d'une mare, sans paraître se soucier de ma présence ; puis, un canard sauvage vient tranquillement s'abattre sur une flaque d'eau, à dix pas, et ne semble non plus prendre aucun souci de moi.

Je me rends à l'église, une pauvre petite bâtisse en bois, mais que les bons pères trouvent superbe ; elle n'a été bâtie qu'il y a deux ans, avec le produit de souscriptions péniblement recueillies ; auparavant ce n'était qu'une misérable cahute en bois et en terre. Pendant la saison des pluies la terre était entraînée, l'eau entrait partout et le sol battu devenait une boue noire et gluante.

Les fidèles sont nombreux et assistent à l'office avec recueillement. A la fin de la messe, le *père Camper* prononce un petit sermon, en français d'abord, puis en saulteux qu'il semble posséder admirablement. Cette

langue harmonieuse et sonore, il la parle avec toute l'emphase et les gestes qui caractérisent les Indiens.

Après la messe, le dîner; puis, nous allons visiter le lac, qui se trouve à 1 mille 1/2 de la mission. Dans sa plus grande largeur il a environ 35 milles et sa longueur est bien près de 150 milles. Cette immense étendue d'eau produit un magnifique effet. La côte assez découpée est, dans maints endroits, garnie d'une belle végétation ; les vagues viennent se briser sur la plage parsemée de rochers de granit, avec un bruit pareil à celui de la mer ; parfois, sur ce grand lac, il s'élève des tempêtes dangereuses pour les légers canots et les barques qui se laissent surprendre au large par l'ouragan. En divers endroits sur le rivage, on trouve des sources salines très riches, qui pourront avoir de l'importance quand, comme la nature du pays semble l'indiquer, l'élève du bétail aura pris du développement. Sur la côte ouest, il existe des dépôts de lignite considérables.

4 septembre. — De bonne heure nous prenons congé de nos hôtes, non sans les avoir remerciés de leur charmant accueil, et nous nous dirigeons sur *Oak Point*, à 6 milles à peine de la mission, au nord, et où se trouve un poste de la *Compagnie de la Baie d'Hudson*. La route est facile, le temps magnifique ; tout en marchant nous tuons quelques poules de prairie, qui se lèvent devant nous ; vers dix heures, nous arrivons chez *Abraham Mac Leod*, un métis catholique avec lequel nous avons fait connaissance hier à la sortie de l'église, et auquel nous avons donné rendez-vous pour nous conduire dans les grands marais au-dessus de *Oak Point*, bordant le *lac Manitoba*.

Il est prêt et nous poursuivons notre marche; au bout d'une dizaine de milles, nous arrivons au milieu du plus superbe pays de chasse au marais qu'on puisse désirer; mais le temps est trop beau, et, comme nous l'avait fait prévoir *Mac Leod*, les canards, profitant de ce qu'il n'y a pas un souffle d'air, sont restés sur le grand lac. Après avoir battu vainement les marais, mouillés jusqu'à mi-corps, nous reprenons le chemin de *Oak Point*, sûrs de nous dédommager en rentrant avec les poules de prairie; en effet, nous en tuons une trentaine. Arrivés à *Oak Point*, en attendant le souper nous allons faire un tour sur les bords du lac merveilleusement éclairé par les rayons du soleil couchant. Les canards, par bandes innombrables, rentrent à la terre ferme, volant haut dans les airs; je finis, presque à la nuit noire, par en tuer un à une grande hauteur.

Après le souper, nous étendons par terre, dans la maison du métis, nos peaux de buffalo et nous nous installons pour la nuit, afin d'être prêts demain de bonne heure.

5 septembre. — En quittant *Oak Point*, au lieu de reprendre la route par laquelle nous sommes venus hier matin, nous nous dirigeons vers le sud-est pour gagner le *lac Shoal*. La contrée que nous traversons a sensiblement le même aspect que dans la région que nous avons parcourue avant d'arriver à la mission *Saint-Laurent;* c'est une succession de prairies, de petits bois où dominent les chênes et les trembles, et de marécages. Au bout de 12 à 13 milles, nous atteignons les bords du lac; tantôt ils sont sablonneux, tantôt marécageux. Le lac est couvert de milliers de canards

sauvages, de sarcelles, de pluviers; nous avons envoyé au *père Camper* le produit de notre chasse d'hier, pensant que pour quelques jours au moins cela modifierait avantageusement son pauvre ordinaire, et nous nous hâtons de tuer ce qui nous est nécessaire pour notre repas du soir; puis nous continuons notre marche aussi rapidement que possible, ne nous arrêtant que le temps voulu pour reprendre, à l'endroit où nous avons campé le 1er septembre et où nous l'avions laissé, notre troisième cheval qui s'était trouvé blessé par son collier.

Laissant sur notre droite notre ancien *trail*, nous remontons vers le nord-est. Le temps est gris et humide à un degré désagréable. *William Prudent* ignore le pays et c'est avec le compas de route que nous nous dirigeons. Après avoir traversé une suite de marécages, nous gravissons une chaîne de collines peu élevées qui semblent avoir été la ceinture d'un grand lac dont le *lac Shoal* serait le dernier vestige; puis, la configuration du terrain s'y prêtant, nous reprenons notre marche vers le sud-est. A la nuit, quand il s'agit de trouver un emplacement pour camper, vainement nous cherchons autour de nous un endroit favorable. Impossible de trouver de l'eau ou du bois. Nous continuons donc à nous porter en avant.

Mais vers neuf heures, ayant ainsi marché pendant plus de deux heures sans être plus heureux dans nos recherches, nous sommes forcés de nous arrêter. Longtemps avant d'arriver à cette plaine au milieu de laquelle nous nous trouvons, ayant rencontré quelques morceaux de bois mort, je les avais fait par précaution charger sur le chariot. Il n'y en a pas beaucoup, pas assez pour faire cuire un de nos

canards, suffisamment, cependant, pour faire réchauffer deux des soupes de conserve que nous avions emportées pour les circonstances exceptionnelles, et, ce jour là encore, nous ne sommes pas privés de notre repas du soir.

6 septembre. — J'avais eu grand soin d'entraver moi-même hier soir nos chevaux, de crainte que, poussés par la soif et guidés vers quelque ruisseau par leur instinct, il ne leur prît la fantaisie d'aller au loin durant la nuit; et ce faisant, à part moi, je me taxais de cruauté; mais, vers minuit, entendant la pluie tomber dru sur la toile de la tente, mes remords s'étaient vite évanouis.

Nous levons notre camp sous un véritable déluge, et, pour comble de malechance, il nous est impossible, faute de bois et d'eau, de nous offrir la moindre tasse de café. Elle eût été pourtant la bienvenue. — Au bout de deux heures de marche, nous avons enfin la satisfaction d'apercevoir un petit *settlement*. Un des *settlers* nous offre asile dans son *log house*, où nous pouvons, à l'abri, faire notre déjeuner; puis, à onze heures, nous nous remettons en mouvement. Le temps devient de plus en plus détestable et les moustiques malheureusement se mettent de la partie. Nous marchons toujours vers le sud-est, pour passer au pied du *Stony mountain* que nous voulons contourner pour remonter ensuite vers le nord et arriver directement au *Stone Fort*. A vrai dire, le *Stony mountain* n'est qu'une colline isolée, très peu élevée. La roche y est calcaire; en raison de cette circonstance, c'est là qu'on bâtit le nouveau pénitencier de la province. Les matériaux se trouvant sur

place, on a pu éviter les transports, toujours coûteux dans une contrée où les routes sont rares.

Arrivés à quelques milles de la colline où nous apercevons ces nouvelles constructions, nous nous en trouvons séparés par un large marais qui n'est pas indiqué sur la carte que j'ai entre les mains. Nous le côtoyons, pensant toujours pouvoir trouver un passage au nord-est, qui nous permettra d'atteindre le *Stone Fort;* mais nos recherches sont vaines, et il faut se rabattre vers le sud-est. La nuit n'est pas loin. Décidés à ne pas camper où nous sommes, nous tentons le passage en un point qui paraît un peu plus favorable que les autres. Les moustiques deviennent tellement acharnés, que le métis qui, pourtant, devrait y être accoutumé, me dit, en pleurant presque de douleur, qu'il n'a jamais rien vu de tel, et que, si nous sommes contraints de bivouaquer dans ces environs, il en deviendra fou. Heureusement, il n'est menacé de rien de pareil; après des difficultés considérables, après être restés embourbés à deux ou trois reprises, mouillés et crottés jusqu'à la moelle, épuisés de fatigue, hommes et chevaux nous rejoignons la route de *Winnipeg* à *Stone Fort*, à environ 7 milles de celui-ci.

Ce serait folie d'essayer de gagner le fort, d'autant plus que tout près du point où nous avons débouché sur la route se trouve une espèce de petite auberge isolée. Nous nous y établissons pour la nuit.

7 septembre. — Employé la matinée à sécher et à nettoyer nos effets et nos armes. — A onze heures, nous partons pour le *Stone Fort*, dans un *boggey* que nous loue le propriétaire de l'auberge. Notre chariot nous

suit. Les pluies ont tellement détrempé le mauvais chemin que nous avons à prendre, que nous mettons près de trois heures pour parcourir les 7 milles qui nous séparent du fort où nous sommes gracieusement accueillis par le directeur, *M. Flat*, par les quelques officiers de la Compagnie que nous y trouvons, et par le directeur du pénitencier, *M. Bedson.* Celui-ci nous offre l'hospitalité dans sa résidence.

Sur les six ou sept officiers actuellement au fort, trois doivent dans la journée partir pour le *Norway house,* un des postes de la *Compagnie* qui se trouve à environ 300 milles au nord, sur la côte est du *lac Winnipeg.* Ils partent pour un an et peut-être davantage, et pendant tout ce temps ils n'auront que de rares communications avec les pays civilisés; aussi tous cherchent à passer le plus gaiement possible les derniers instants qui précèdent leur embarquement pour ce lointain exil. A quatre heures nous les accompagnons au bateau qui va les emmener. Ce bateau, à l'avant duquel flotte fièrement le pavillon de la *Compagnie de la Baie d'Hudson,* a quelque analogie avec les caravelles espagnoles du temps de la conquête du Mexique. Il me semble que j'assiste au départ des hardis aventuriers d'alors.

Bientôt la barque largue ses amarres et commence à descendre le courant; tous les chapeaux s'agitent; puis, au coude de la rivière derrière lequel ils vont disparaître, ceux qui viennent de partir nous saluent d'un dernier hurrah!

Nous rentrons chez *M. Bedson,* après avoir fixé l'heure de notre départ demain, avec le patron de l'équipage que le directeur du pénitencier a eu l'obligeance de

nous arrêter et qui se compose de *Spence*, le patron, un métis, et de quatre hommes, dont un Écossais, deux métis et un Indien.

Arrivé au terme de mon court voyage d'exploration dans le *Manitoba*, que je vais quitter d'ici à peu de jours, je crois devoir ajouter quelques mots sur cette province.

Le *Manitoba*, de la frontière sud à sa limite au nord, a 102 milles. Il a 120 milles de l'est à l'ouest. Sa superficie totale est de 9 millions d'acres, sa population de 36,000 habitants. Dans presque toute son étendue, le terrain est un terrain d'alluvion où le sol végétal a une profondeur moyenne de 18 à 20 pouces. Sans engrais et avec un labour très superficiel, puisqu'il dépasse rarement 3 pouces de profondeur, le rendement varie de 30 à 40 bushels à l'acre pour le blé, et de 75 à 80 bushels à l'acre pour l'avoine. Le blé, qui pèse environ 63 livres au bushel, se vend en moyenne 1 $ le bushel, l'avoine se vend de 50 à 60 cents. On commence à élever des bestiaux en assez grande quantité. Le prix des bœufs pour la boucherie varie entre 60 et 70 $; celui des moutons, qui sont en petit nombre, est d'environ 8 $.

Il serait urgent que le gouvernement prît des mesures pour le reboisement des parties les moins favorables à la culture; la température moyenne s'élèverait et on éviterait pour l'avenir la pénurie du bois, qui ne peut manquer de se faire sentir à courte échéance si le développement de la province continue dans la même proportion que les années dernières.

L'immigration des *Menonnites* ne semble qu'à son début; j'en dirai autant de celle des *Islandais* que l'on a établis sur la rive ouest du *lac Winnipeg* et que malheureusement je ne pourrai aller visiter; mais, si les premiers paraissent être doués de toutes les qualités propres à la colonisation, les Islandais, peu accoutumés à la culture de la terre, n'offrent pas, pour le moment du moins, les mêmes avantages. Le gouvernement devrait essayer de diriger vers le *Manitoba* les Bas-Canadiens qui, en raison de l'appauvrissement du sol dans la province de *Québec* et de l'accroissement de la population, émigrent chaque année aux États-Unis où ils ne trouvent que des déceptions, tandis que, dans le *Manitoba*, avec des ressources relativement minimes, ils obtiendraient des résultats magnifiquement rémunérateurs.

Au point de vue politique, il est également important pour les Anglais de favoriser leurs sujets de race latine; il ne faut pas qu'ils oublient que si dans le *Dominion* l'élément anglo-saxon et l'élément allemand devenaient par trop prédominants, le Canada n'aurait plus sa raison d'être et finirait, probablement, par se fondre avec les États-Unis.

II

DU STONE FORT, SUR LA RIVIÈRE ROUGE AU FORT FRANCIS, SUR LA RIVIÈRE DES PLUIES

8-30 SEPTEMBRE

Le Selkirk settlement. — Le lac Winnipeg. — Le fort Alexandre. — Voyage sur la rivière Winnipeg.— Les Silver Falls. — Le lac Bonnet.— Une aurore boréale. — Le Barrière Fall. — Le Slave Fall. — La mission protestante d'Islington. — Le Great Discharge. — Le lac des Bois. — Difficultés pour former un nouvel équipage. — Emplacement de la future capitale du territoire de Keewatin. — La traversée du lac des Bois. — Plus de bonheur que de sagesse. — Le Rainy River. — Arrivée au fort Francis.

8 septembre. — A neuf heures du matin nous nous rendons au rivage, accompagnés par *M. Bedson* et sa jeune femme, et par les officiers de la Compagnie. Nous prenons congé des uns et des autres, et nous nous embarquons.

Malheureusement notre embarcation, la seule que possèdent les autorités et qu'elles ont gracieusement mise à notre disposition pour nous rendre jusqu'à l'embouchure de la *rivière Winnipeg*, est en fort mauvais état. Au bout de 3 ou 4 milles, je m'aperçois qu'elle fait eau en divers points, non pas de façon à compromettre notre sûreté, mais assez pour que l'un de nous

soit forcé d'avoir presque continuellement l'écope à la main. Notre patron me dit alors que, dans les environs de l'endroit où nous sommes, il connaît un Indien possesseur d'une embarcation plus petite, mais suffisante toutefois et en fort bon état. Peut-être cet individu consentira-t-il à nous la louer. Je me fais descendre à terre avec un des hommes de notre équipage, et, guidé par lui, tandis que notre barque continue à suivre le cours de la rivière qui fait ici un grand coude, je coupe au court et me rends à la cabane de l'Indien. Il n'y est pas, mais sa femme me dit que sa barque se trouve à environ 9 milles plus bas et m'autorise à la prendre pour le prix que je lui offre. Je regagne le bord de la rivière où mes compagnons ne tardent pas à arriver. Nous hâlons notre embarcation sur le rivage et la réparons sommairement, puis nous reprenons notre navigation. Au point indiqué, nous trouvons le bateau de l'Indien; le transbordement est rapidement opéré et nous continuons notre route. Tout cela a pris quelque temps, et, à sept heures, quand nous abordons pour camper sur la rive droite, nous sommes seulement à quelques milles au-dessous du petit *settlement* de *Eagle's Nest*.

Nous avons passé devant les *settlements* de *Saint-Clément*, de *Selkirk* et de *Saint-Peters*, situés sur la rive gauche. C'est à *Selkirk* que le chemin de fer projeté du *Canada Pacific* traversera la rivière. En réalité toute la région bordant le *Red River*, que nous venons de parcourir, porte le nom de *Selkirk settlement*, en souvenir de son fondateur *lord Selkirk;* mais le nom a été attribué plus spécialement à l'endroit où sera établi le pont pour la voie ferrée.

Lord Selkirk, du temps où il était gouverneur de la *Compagnie de la Baie d'Hudson*, avait fondé la colonie qui porte son nom sur des terrains acquis partie de la *Compagnie* en 1811, partie des Indiens en 1817. Ses héritiers, en 1832, vendirent leurs droits en réservant ceux des *settlers* déjà établis.

9 septembre. — A six heures et demie du matin nous reprenons notre voyage, suivant toujours le cours de la rivière; puis, bientôt, nous atteignons les marais qui se trouvent à son embouchure et s'étendent au loin sur les bords du lac. Nous ne rencontrons plus que quelques canots d'écorce conduits par des Indiens et leurs femmes.

Divers bras de la rivière traversent les marais, décrivant une foule de courbes capricieuses. Quand on peut l'éviter, on préfère ne pas s'aventurer sur le grand lac avec une embarcation trop légère; notre patron abandonnant donc le bras principal, nous en fait prendre un qui se dirige vers l'est et qui débouche sur le lac, moins loin de la côte est que nous voulons atteindre. Nous parcourons un véritable labyrinthe tracé dans les roseaux, d'où s'élèvent, au bruit de nos avirons, des canards en quantité innombrable; laissant sur notre droite le *Devil's Creek*, vers midi nous atteignons *Poplar's Point*, où nous débarquons sur la terre ferme.

Après un arrêt d'une heure, nous reprenons notre marche, nous dirigeant vers le nord-est. Le marais est coupé par un nombre incroyable de larges canaux et le paysage, éclairé par un ciel gris, a un aspect de grandeur morne et sauvage qui produit une certaine impression. La solitude est absolue, le silence n'est troublé que par le bruit du vol de quelque canard effrayé

et celui de nos avirons qui viennent frapper l'eau en cadence. Notre Indien lui-même se tait. Un curieux type, que cet homme et bien différent de ses compatriotes. Il s'appelle *Na-nen-geese*, le bavard.

Ayant atteint le *Broken Head River*, nous le descendons pendant 1 mille environ, jusqu'à son embouchure, et nous arrivons enfin au *lac Winnipeg*.

Ce lac a environ 340 milles de long et une largeur moyenne de 20 milles. Outre le *Red River* et la *rivière Winnipeg*, il reçoit la *Saskatchewan* qui sert de grande route pour le nord-ouest. Il se déverse dans la *Baie d'Hudson* par le *Nelson River*.

A l'embouchure du *Broken Head River*, les bords sont plats et sablonneux comme une plage, mais à une petite distance ils sont recouverts d'une végétation verdoyante de saules, de roseaux et parfois de peupliers.

Le vent nous est contraire ; heureusement les flots sont calmes et nous nous aventurons sur le lac. Il est environ trois heures. Vers six heures du soir nous nous rapprochons de la côte, cherchant un endroit pour camper, et à six heures trois quarts nous abordons dans une baie magnifique, abritée par des collines assez élevées, recouvertes de bouleaux et de chênes d'assez belle venue.

10 septembre. — Le temps s'est levé, et au moment de notre départ, le soleil qui apparaît à l'horizon dans toute sa splendeur, éclaire délicieusement le site charmant que nous abandonnons, cette jolie baie avec sa ceinture de collines verdoyantes et sa plage parsemée de gros blocs de granit, pittoresquement groupés.

Reprenant le cours de notre navigation, nous suivons

à moins de 1 mille de distance la côte découpée, rocheuse souvent et garnie de végétation. Parfois, partant du pied des collines, quelques marécages s'avancent dans le lac, et la teinte vert clair des roseaux fait un joli contraste avec le feuillage plus sombre des aunes de l'arrière-plan.

Nous atteignons un long banc de sable séparant du grand lac une large étendue d'eau qui a reçu des Indiens le nom de *Mer aux Pluviers;* à juste titre, il me semble, car nous apercevons sur le banc un grand nombre de ces charmants oiseaux. Nous nous faisons jeter à terre, *Belmont* et moi, et tandis que notre barque côtoie le rivage, nous remontons ce banc dans la longueur; en dix minutes nous tuons une douzaine de pluviers de différentes espèces et une bécassine double. Cela fait, nous remontons dans l'embarcation, et doublant le *Big Stone Point*, nous entrons dans une jolie anse voisine afin d'y préparer notre repas du milieu du jour.

En reprenant le large, nous nous apercevons qu'une légère brise s'est levée. Elle est favorable cette fois, et nous établissons une voile qui permet à notre équipage, assez durement mis à l'épreuve durant les deux jours précédents, en raison du vent contraire contre lequel il a eu à lutter, de se donner un peu de repos.

L'apparence de la côte est toujours la même : sur le rivage, des rochers jetés çà et là ; au-dessus, des masses de verdure étagées. Les sapins commencent à faire leur apparition au milieu des chênes, des peupliers et des saules.

Nous doublons *Iron wood Point ;* devant nous, nous apercevons *Elk Island*, couverte exclusivement d'arbres

verts et qui forme une grande masse sombre sur les eaux du lac empourprées par les derniers rayons du soleil couchant. La brise très faible ne nous a pas permis d'avancer vite, et après avoir dépassé l'île, en remontant le chenal qui se trouve entre elle et la terre ferme, je m'aperçois que nous ne pourrons atteindre le *fort Alexandre* que tard dans la nuit. Mon compagnon étant comme moi d'avis qu'il y aura avantage à arriver de jour, je fais border les avirons, puis nos hommes nagent vigoureusement vers la côte qui, très basse en cet endroit, s'étend comme une ligne noire à l'horizon. Nous débarquons pour camper sur un grand banc de sable qui sépare, à son embouchure, le *Jack Fish Creek* du grand lac, à 7 milles du *fort Alexandre*.

En traversant le *lac Winnipeg* par la ligne la plus courte, il n'y a guère qu'une soixantaine de milles depuis le *Stone Fort* jusqu'au *fort Alexandre*, mais en raison de l'obligation de suivre la côte que nous imposait la légèreté de notre embarcation, nous avons dû faire environ 90 milles.

Notre tente dressée et notre souper achevé, je passe une heure délicieuse à me promener sur le sable fin du rivage. La soirée est calme et superbe, une lune étincelante nous éclaire et fait miroiter les flots comme une nappe de vif-argent. Le silence n'est interrompu que par le bruit que fait un élan qui brame dans le lointain.

11 septembre. — La nuit a été froide, et, à cinq heures, quand je sors de ma tente un peu avant le lever du soleil, une brume épaisse couvre tout le lac et les alentours. Elle se dissipe peu à peu, à mesure que le soleil se lève

au-dessus de l'horizon, et nous pouvons reprendre notre navigation.

Nous pénétrons dans la baie où se jette la rivière *Winnipeg;* à part les rares endroits où les eaux du lac ont déposé une couche d'humus sur laquelle poussent quelques saules, et où l'eau, en séjournant, a donné naissance à de petits marais, les côtes sont basses et généralement sablonneuses, mais, cependant, parfois parsemées de rochers; à l'arrière-plan, une riche végétation s'épanouit et forme comme un cadre de verdure de l'aspect le plus riant.

Nous passons devant l'embouchure du *Cat's Fish Creek*, qui prend son origine près du *Broken Head River* et grâce auquel avec un canot d'écorce et en n'ayant que l'inconvénient d'un seul portage (1), assez long, il est vrai, on pourrait raccourcir singulièrement ce trajet du *fort Garry* au *fort Alexandre;* puis nous doublons une pointe sur laquelle a été récemment établie une petite scierie à vapeur et nous entrons dans la rivière *Winnipeg*. Depuis une quarantaine de milles nous sommes sortis du *Manitoba*.

A son embouchure, la rivière *Winnipeg* a près de 1 mille de large; les arbres des forêts voisines poussent jusque sur ses bords. Nous remontons le courant pendant environ 1 mille 1/2 et nous arrivons enfin au *fort Alexandre*, un des postes les plus anciens de la

(1) Par portage on entend porter par terre le canot et tout ce qui est dedans, au delà d'une chute d'eau. Ce mot sert aussi à désigner les endroits d'un fleuve où sont des chutes d'eau qui obligent à faire portage.

(*Note de l'auteur.*)

Compagnie de la Baie d'Hudson; il a près de cent ans d'existence.

M. A. Mackenzie, l'agent de la Compagnie, et sa femme nous offrent l'hospitalité dans le fort.

Sans perdre de temps, je m'occupe de constituer le nouvel équipage dont nous allons avoir besoin. *Spence* et trois des hommes qui sont venus avec nous du *Stone Fort*, y retournent avec l'embarcation qui nous a amenés. Nous poursuivrons notre route avec le canot d'écorce qui, préparé par les bons soins de *M. Mackenzie*, nous attend depuis neuf jours déjà. Ce canot a un peu plus de 20 pieds de long, environ 4 pieds 1/2 de large et peut peser à peu près 350 livres. Nous conservons *Na-nen-geese*, bien qu'on me prévienne qu'il faut se méfier de lui, et qu'il a sur la conscience deux assassinats, en particulier celui de son beau-frère dont il voulait épouser la femme. Le drôle est actif, très adroit et nous sera très utile. Nous prenons quatre autres Indiens, des jeunes gens de vingt à trente ans, dont l'un, le fils d'un chef et qu'on appelle *Jame's Man*, remplira les fonctions de *steersman*. Ce sont tous des *Saulteux*. Ce nom donné à ces Indiens, vient, dit-on, de leur adresse merveilleuse pour faire passer leurs canots par les rapides les plus difficiles.

12 septembre. — *M. Mackenzie* nous accompagne à notre canot, nous chargeons notre bagage et, ayant fait nos adieux à notre hôte, qui nous souhaite bon voyage, nous prenons à notre tour place dans l'embarcation.

Quelques coups de pagaye et nous voilà voguant au milieu du fleuve. Son aspect est ici le même qu'à l'em-

bouchure; d'épaisses forêts couvrent les deux rives qui sont parsemées de rochers.

Au bout de 2 milles 1/2, nous arrivons aux premiers rapides. Ensemble nous pagayons vigoureusement : — nous voici au milieu du tourbillon, un peu d'eau passe par-dessus le bord; — le *steersman* attentif, debout à l'arrière, nous fait éviter les écueils; — quelques efforts encore, et nous entrons dans l'eau calme. Nous nous reposons un instant, puis nous reprenons notre marche et nous arrivons au *Pine Portage.*

Ici l'eau court avec fracas au milieu des rochers, et, sur l'un des plus avancés au milieu des flots mugissants, se tient droit, immobile, la lance en arrêt, un vieil Indien prêt à percer le premier poisson qui passera à bonne distance.

Nous gagnons le rivage; en quelques minutes] le canot est déchargé, puis halé à terre. Quatre des Indiens le prennent sur leurs épaules et le portent de l'autre côté des rapides; le bagage est à son tour transporté au moyen de larges courroies de cuir qui, s'appuyant sur le front, fixent la charge sur les épaules et le cou; de cette façon les bras sont libres et on peut s'en servir pour s'accrocher aux arbres et aux rochers.

Tout cela est fait avec une célérité merveilleuse; le canot est remis à flot, puis rechargé, et nous continuons à remonter le fleuve qui n'est, en réalité, qu'une succession de lacs communiquant entre eux; sa largeur varie donc à l'infini, mais elle n'est jamais moindre d'un 1/2 mille.

Bientôt un nouveau banc de rochers qui barre le courant exige encore un transbordement; ce *portage* est

court, il n'a pas plus de 60 yards. Quelques milles plus loin un nouveau rapide, mais cette fois nous évitons le *portage.* Trois des Indiens sautent à terre et grimpant de rocher en rocher, halent le canot à l'aide d'un long filin, tandis qu'avec leurs pagayes, ceux qui sont demeurés dans l'embarcation lui font éviter les écueils. Le passage franchi, nous reprenons les hommes à terre, et laissant sur la gauche le *Bear's River*, nous ne tardons pas à arriver aux *Silver Falls,* à 15 milles environ du *Fort Alexandre.*

Le *portage* sera long, et, avant de l'entreprendre, une fois le canot tiré sur le rivage, nos Indiens préparent leur repas. Je me contente d'un biscuit et je vais visiter les chutes.

Les *Silver Falls* offrent un spectacle d'une rare magnificence; ils se succèdent sur une longueur de plus de 1 mille et occupent toute la largeur du fleuve qui, en ce point, est de près de trois quarts de mille. Les flots se précipitent au milieu de rochers énormes; ils ont en certains endroits des teintes ambrées contrastant vigoureusement avec la masse d'écume blanche qui a mérité aux chutes leur nom. Il y a là deux successions de rapides séparées d'un quart de mille environ.

Quand je reviens, nous effectuons le *portage;* il est assez difficile; puis nous pagayons environ 5 milles, tranquillement, jusqu'au *portage* suivant. Là, au-dessus des rapides, nous établissons notre campement pour la nuit. Les Indiens font leur cuisine, et moi celle de *Belmont* et la mienne; cela fait nous gagnons notre tente, tandis que les indigènes vont se coucher près du grand feu établi à quelques pas.

13 septembre. — Les Indiens sont gens paresseux, et, debout à l'aube, j'ai quelque peine à les mettre sur pied. La journée commence très belle; c'est à peine s'il y a quelques nuages au ciel, une brume légère s'élève de la rivière. Nous partons.

Au bout de 1 mille 1/2 un premier *portage* très court, le *Stone Portage.* Un peu plus loin, il faut lester le canot de son chargement, et tandis que deux des Indiens le halent à l'aide du filin, les trois autres, dans l'eau jusqu'à la ceinture, le soulèvent pour passer au-dessus des rochers à fleur d'eau. Du rivage, je regarde la manœuvre, et, à part moi, je me demande ce qui adviendrait si l'amarre cassait. Rien heureusement ne vient justifier mes appréhensions. Le bagage, nous allons le chercher une fois le canot en sûreté; puis, le chargement opéré, nous continuons.

Deux milles plus loin le *Bonnet, portage* nécessité par une suite de ressauts qui se succèdent pendant plus d'un demi-mille. — La chute inférieure est fort belle; les autres, nous ne pouvons en juger, mais nous entendons le sourd grondement des flots, tandis que nous nous frayons notre route à travers la forêt pour tourner l'obstacle.

Le fleuve, qui s'était rétréci à mesure que nous nous étions rapprochés de la chute inférieure, au contraire est extrêmement large au-dessus de la première chute et c'est sur un véritable lac que nous remettons notre canot à flot.

Le paysage est toujours superbe et varié à l'infini. Quelques arbres, dont le feuillage a déjà pris ces teintes d'or et de pourpre que leur donne l'automne dans ces

régions, tranchent çà et là sur la masse de verdure claire des peupliers de la forêt.

Au bout de quelque temps la rivière se rétrécit de nouveau, un rapide se présente qui exige encore que trois des Indiens halent du rivage le canot; puis, un peu plus loin, nous trouvons un *portage* très court après lequel nous faisons la halte du milieu du jour.

Nous sommes sur les bords du *lac Bonnet,* dans lequel au nord-est vient se jeter la *rivière l'Oiseau.* De loin en loin surgissent des roches de granit rouge; des débris de toute nature entraînés par le courant ont été arrêtés par ces rochers et ont fini par former une couche d'humus sur laquelle ont poussé des saules et des peupliers.

A la sortie du lac nous rencontrons encore un petit *portage.* Les rochers deviennent plus nombreux; quelques-uns de ces blocs sont de dimensions colossales. Encore un rapide, et tandis que nous luttons vigoureusement contre le courant, la pagaye de l'Indien qui se trouve à l'avant se brise, mais nous redoublons d'efforts et nous arrivons à franchir ce pas difficile.

Nous avons devant nous maintenant une longue distance à parcourir sans obstacle et dans des eaux comparativement tranquilles. Un des Indiens va couper un baliveau qui nous servira en guise de mât et avec la toile imperméable destinée à abriter nos vivres par les temps de pluie, nous établissons une voile à corne grâce à laquelle, profitant d'une brise à peine sensible et qu'on n'eût pu utiliser avec toute autre embarcation moins légère que ces canots d'écorce, nous avançons assez rapidement.

La rivière s'élargit et prend des proportions considérables; en certains endroits elle atteint bien deux milles de largeur; sur les bords se trouvent parfois quelques marécages d'où s'enlèvent des bandes de canards. Choisissant nos coups, nous en tuons ce qui nous est nécessaire pour notre subsistance, afin de ménager nos vivres salés, dont la viande de porc forme la base, et que nous gardons pour les jours de disette.

Vers cinq heures et demie nous arrivons à un point où les deux rives s'infléchissent et forment comme un cirque immense. A droite et à gauche s'élèvent des rochers à pic qui ressemblent à d'énormes murailles et qui sont couronnés d'arbres superbes. Le cours de la rivière est fermé par un banc de blocs granitiques, garnis d'une épaisse végétation et au milieu duquel n'existe qu'un étroit chenal où les eaux coulent avec une rapidité prodigieuse. Le site est si admirablement pittoresque que, bien que nous ayons devant nous plus d'une heure de jour encore, nous décidons que nous camperons ici ce soir.

Nous établissons notre tente sur ce barrage créé par la nature; puis, après avoir soupé, tandis que nos Indiens roulés dans leurs couvertures dorment déjà autour de leur feu, *Belmont* et moi, assis devant le nôtre qui ne lance plus que quelques flammes expirantes, nous fumons nos pipes en silence, contemplant le spectacle que nous avons sous les yeux.

Tout à coup, une heure peut-être après le coucher du soleil, une lueur singulière éclaire l'horizon. En quelques minutes, cette lueur prend d'immenses proportions et s'étend sur une hauteur de plus de 45°; des

rayons pourprés en jaillissent comme des fusées; de larges bandes d'un rose inénarrable se dessinent sur le fond lumineux, les nues prennent des tons extraordinaires qui se reflètent dans le grand fleuve que nous avons à nos pieds; des vibrations de lumière viennent frapper comme par secousses toute la partie nord de l'horizon; il semble qu'une vie étrange anime toute la nature; une brise légère prête à l'illusion.

Nous assistons à une magnifique aurore boréale. J'en ai déjà vu plusieurs durant mon séjour l'hiver dernier au Canada, mais nulle qui fût comparable à celle-ci.

Au bout d'une demi-heure — peut-être plus, peut-être moins, je ne songe pas à regarder à ma montre, — ce météore diminue par degrés, puis finit par s'éteindre subitement.

14 septembre. — Ayant franchi l'étroit chenal que le fleuve a pu se conserver dans la digue naturelle qui barre une partie de son lit, nous débouchons sur une large étendue d'eau dont les bords sans profondeur sont couverts de roseaux et de saules; dire la quantité d'oiseaux, canards, sarcelles, etc.,que nous rencontrons dans cet endroit serait impossible; pagayant sans bruit, nous suivons en silence cette bordure de roseaux et il ne faut pas longtemps pour tuer plus de canards qu'il ne nous sera nécessaire pour notre subsistance et celle de nos hommes, aujourd'hui et demain.

Puis nous pénétrons dans une portion plus étroite du cours du fleuve, avec de grandes roches de granit porphyroïde revêtues par places de lichens, tantôt rougeâtres, tantôt noirâtres, du plus pittoresque aspect. Les deux rives dessinent mille courbes bizarres, parfois

elles sont distantes de 1,000 ou 1,200 yards, parfois de 150 ou 200 seulement. Plus loin, elles perdent leur physionomie sauvage pour prendre l'aspect riant des bords de quelques-uns de nos petits cours d'eau de Normandie.

Un brusque coude et la scène change ; nous retombons au milieu des rochers. Ce n'est plus une petite rivière paisible que nous remontons, mais un véritable torrent roulant ses flots écumeux avec un bruit sourd qui s'entend au loin. Un premier *portage* assez court, de cent cinquante ou deux cents pas seulement, vient nous arrêter; puis un second, à un quart de mille plus loin. Cette fois, l'obstacle à notre passage n'est qu'une roche inclinée à 45° qui occupe toute la largeur de la rivière et sur laquelle l'eau coule comme un large ruban argenté. Je puis constater en cheminant parmi les rochers qui parsèment le rivage, qu'un grand nombre ont subi une altération qui fait qu'ils se désagrègent sous la main. Un peu avant d'arriver à ces *portages,* les sapins ont presque complètement remplacé les peupliers dans les forêts qui s'étendent sur les deux rives.

Quelques milles encore et nous arrivons aux rapides, connus sous le nom des *Sept Portages.* La rivière ressemble maintenant à celles qu'on rencontre en Suisse ou dans les Pyrénées; les eaux tombant de rocher en rocher forment une série de cascades. Le *portage* est long et pénible ; parvenus de l'autre côté, nous nous arrêtons pour dîner et nous reposer.

Puis, nous reprenons notre navigation. La rivière devient tellement étroite que bientôt elle n'a plus que 50 yards de large ; elle coule au milieu de dépôts d'hu-

mus sur lesquels croissent des roseaux et des saules, et, un peu plus haut, des peupliers et des sapins.

Nous remontons deux ou trois petits rapides encore, qui ne nécessitent pas de *portage;* la rivière se rétrécit au point de n'avoir plus qu'une quinzaine de yards; deux *portages* très rapprochés viennent nous arrêter et nous arrivons enfin à un endroit où l'eau se précipite à travers une véritable fente qui s'est produite dans le rocher; trois des Indiens sautant à terre nous halent avec le filin, tandis que nous pagaions de toutes nos forces. Dans cet étroit passage, en étendant les bras, je pourrais presque toucher la muraille de chaque côté.

Rien n'est curieux, en somme, comme la variété des aspects sous lesquels le *Winnipeg* se présente tour à tour, à nos regards émerveillés.

Ayant fait encore un tiers de mille environ, nous atteignons le *Otter Fall.* Il nécessite un *portage* de cinq à six cents pas. Au-dessus de la chute, la rivière s'étend de nouveau et nous ne tardons pas à arriver à une sorte de lac de près 1 mille de large, sur les bords duquel nous nous établissons pour la nuit, à l'heure où le soleil couchant vient iriser de teintes admirables les cimes des grands arbres et les nuages qui se meuvent lentement dans le ciel et se reflètent dans les flots avec toutes leurs brillantes colorations.

15 septembre. — Remis en route à l'heure habituelle. — La rivière présente toujours son aspect pittoresque, son cours devient peut-être même plus tourmenté qu'hier, il est parsemé de quelques îlots boisés et rocheux. Un premier rapide à remonter assez long, puis un banc de rochers qui nous force à faire un

portage, seulement de quelques pas d'ailleurs. Les deux rives sont couvertes toujours d'épaisses forêts. Quelques rapides encore, et, au bout de 5 à 6 milles, nous arrivons à une énorme chute coupée en deux par un îlot : c'est le *Barrière Fall.*

Pour effectuer le *portage,* forcé ici, c'est l'îlot central que nous devons atteindre. A cet effet, nous continuons à remonter le fleuve en serrant le rivage nord, de façon à nous tenir le plus possible en dehors des rapides situés au-dessous de la chute à notre gauche ; puis, quand nous sommes arrivés à l'endroit favorable, changeant brusquement de direction, nous piquons au travers du courant qui semble devoir nous entraîner au point où les flots écumeux des rapides, issus des deux chutes, forment en se rencontrant un immense tourbillon. Les pagaies plient sous nos efforts, mais nous atteignons sans encombre la zone relativement calme qui se trouve immédiatement sous l'îlot, bien que, dans ce court trajet de 100 pieds à peine, nous ayons dérivé de cinq à six fois cette distance, et, nous maintenant entre les rapides, nous atteignons enfin sans trop d'efforts l'extrémité inférieure de l'îlot.

Le transport du canot et du bagage à l'autre extrémité est assez facile. Avant de nous rembarquer, nous établissons notre voile, le vent qui tout à l'heure nous était contraire devenant, en raison d'un brusque coude que fait ici la rivière, très favorable. Naviguant vent arrière, nous remontons le courant assez rapidement, ne nous aidant de nos pagaies que pour franchir deux ou trois rapides qui, heureusement, ne nous contraignent pas au *portage.*

Après avoir longé une grande île boisée dont les bords sont formés de hautes murailles de granit surmontées d'une belle végétation, en face de nous, nous apercevons le *Slave Fall.* La largeur de cette chute peut être de 5 à 600 yards; l'embrun qui s'en élève estompe les contours des rochers; des grands vols de canards décrivent au-dessus, dans les airs, d'immenses cercles. C'est un magnifique spectacle. Nous abordons au-dessous de la chute, sur la rive qui se trouve à notre gauche et nous prenons deux heures d'un repos absolument nécessaire.

Le *portage*, qui peut avoir un tiers de mille, une fois effectué, nous reprenons notre navigation sur le fleuve redevenu paisible, et dont la largeur est ici véritablement imposante.

Quelques milles plus loin, nous arrivons aux *Trois Portages.* Le premier n'est que de cent cinquante à deux cents pas; le second, à un quart de mille au delà, est nécessité par une belle chute très large, avec deux îlots; le troisième est à 300 yards plus haut.

Durant notre trajet de la journée, nous avons tué une dizaine de canards pour le repas du soir et pour ceux de demain. Nous ne rencontrons plus d'obstacles à notre route, et vers six heures demie, nous débarquons dans une des îles qui parsèment le cours du fleuve et nous établissons notre campement.

16 septembre. — Ce matin, il a fallu réparer le canot qui a légèrement souffert de quelques contacts trop violents, que, malgré tous nos efforts, nous n'avons pu empêcher, avec les roches au milieu des rapides. Nous nous mettons donc en route qu'un peu tard; il

souffle une bonne brise et nous glissons légèrement sur les eaux du fleuve rendues très moutonneuses par le vent qui contrarie le courant. Les deux rives, largement découpées, sont toujours garnies de rochers et de végétation; elles sont distantes en moyenne d'environ un mille.

Au bout d'une heure, nous atteignons la *Chute à Jacques,* qui barre la rivière dans toute sa largeur et qui est coupée par un îlot en deux portions inégales; des flots d'écume blanche et jaunâtre la font apercevoir de loin. Elle oblige à un *portage* assez difficile et long de douze à quinze cents pas.

Au delà, la rivière fait à l'est un coude de 45°; le vent nous devenant contraire, nous sommes obligés de renoncer à aller plus longtemps à la voile. Le courant est malheureusement très rapide et nous n'avançons que péniblement, profitant des îles nombreuses qui parsèment le fleuve pour remonter de l'une à l'autre, choisissant les eaux les plus calmes.

Mais nous nous heurtons à une roche à fleur d'eau que l'homme à l'avant n'a pu signaler assez tôt pour nous la faire éviter tout à fait, et nous pagaions rapidement pour attérir. Le canot est halé à terre; tandis que les Indiens le réparent, je fais sécher nos vivres et nos effets légèrement endommagés.

Tout cela exige quelque temps; ce n'est qu'au bout de deux heures que nous pouvons reprendre notre route; nous traversons une série de véritables lacs, dont quelques-uns peuvent avoir 2 milles de largeur, et, vers six heures la pluie commençant à tomber, nous gagnons une petite baie où nous campons.

17 septembre. — Le temps gris et sombre nous fait, au moment du départ, mal augurer de notre journée. Le paysage se déroule très varié, comme ces jours derniers, mais jusqu'ici, soit qu'il fût riant, soit que son aspect fût plus sévère, il avait toujours été illuminé par un brillant soleil. Ce matin, il est enveloppé d'une brume épaisse qui ne tarde pas à dégénérer en une petite pluie froide fort désagréable. Nous avons vent debout, les flots sont très agités et nous embarquons quelque peu d'eau au grand détriment de nos effets et de nos provisions. Les deux rives, parfois distantes d'un peu plus de 1 mille, parfois moins éloignées, s'estompent dans le brouillard et prennent une apparence de monotone uniformité.

Heureusement, petit à petit, le ciel s'éclaircit et vers dix heures le soleil daigne reparaître.

La partie de la rivière où nous nous trouvons à cet instant est assez encaissée au milieu de collines rocheuses où quelques sapins malingres ont peine à pousser. Puis, la vallée s'élargit et la rivière reprend l'aspect d'un grand lac parsemé d'îles verdoyantes.

Nous arrivons à *Island Portage*, qui offre quelques difficultés en raison des obstacles que les rochers du rivage apportent au débarquement et à l'embarquement. Un mille plus loin, l'heure de notre halte du milieu du jour ayant sonné, nous nous arrêtons au confluent de l'*English River*, la grande route qui mène au nord-est, au *lac Seul* et aux établissements de la *Compagnie de la Baie d'Hudson*, connus sous les noms de *Nipigon* et *Moose Factories*.

Nous étant remis en marche, nous ne tardons pas à

arriver à un point où la rivière devient plus étroite, si bien qu'elle n'a plus bientôt qu'un quart de mille de largeur; sur la rive droite s'élève une muraille de granit de 50 à 60 pieds de hauteur d'un assez bel effet. Puis, nouvel élargissement du cours du fleuve. Mais l'aspect général de cette région est plus abrupt que nous ne l'avons encore vu; les forêts qui garnissent les rives sont moins épaisses; les collines sont plus élevées, les masses rocheuses plus considérables. L'horizon prend aussi plus d'étendue; ce qui frappe étrangement, c'est l'absence presque absolue de tout être animé; c'est à peine si, parfois, on aperçoit quelque grand aigle pêcheur planant dans les airs. Plus le moindre canard. Heureusement nous prenons avec une ligne à la traîne quelques beaux poissons, et ce soir encore nous n'aurons pas besoin, du moins *Belmont* et moi, de recourir au lard salé ou au pemmican.

Au moment du coucher du soleil, à un détour subit de la rivière, nous apercevons devant nous, à un quart de mille, sur une hauteur descendant en pente douce jusqu'au rivage, la première trace d'êtres humains que nous ayons rencontrée depuis notre départ du *fort Alexandre*. C'est la mission protestante d'*Islington*.

Nous abordons pour camper, et aussitôt le missionnaire qui est à la tête de l'établissement vient nous souhaiter la bienvenue. C'est un indien *Saulteux*, sa femme est de la tribu des *Crees;* il me paraît intelligent, mais d'une rare ignorance, et je me demande ce qu'il peut bien apprendre aux habitants des dix pauvres cabanes groupées autour de la sienne, des indiens *Saulteux*,

qui peuvent être en tout une trentaine. Dans le voisinage de leurs demeures il y a quelques parcelles défrichées où ils essaient de cultiver diverses céréales, mais à mon avis sans grand succès, et la pêche et la chasse sont toujours leurs vrais moyens d'existence.

18 septembre. — A *Islington*, le fleuve fait un coude presque à angle droit; sur la rive opposée à notre camp, les arêtes de cet angle sont marquées par des roches qui semblent avoir été coupées à l'équerre. Le *Winnipeg*, peut en cet endroit avoir de 600 à 700 pieds de large.

Nous partons; une brume assez épaisse couvre le fleuve, mais je puis, malgré cela, constater que sur les bords, la végétation est assez maigre; dans les anfractuosités des masses de granit, il ne pousse que quelques sapins rares et chétifs.

Un peu plus loin, l'aspect change, et on aperçoit de belles forêts s'étageant sur les collines qui forment la ceinture de la vallée. Les eaux sont ici assez poissonneuses; en quelques minutes nous prenons trois *Pickerels*, d'un poids variant entre une livre et demie et trois livres.

La rivière se rétrécit graduellement; au bout de 1 mille 1/2 environ, elle n'a plus guère que 100 à 120 pieds; elle coule avec une rapidité inouïe entre deux murailles de granit. Deux fois nous essayons de franchir le rapide et deux fois nous sommes rejetés en arrière. Enfin trois des Indiens sautent à terre, et suivant les bords en s'accrochant aux angles des rochers, ils nous halent avec le filin. Trois cents yards plus loin, le fleuve se rétrécissant encore, devient un

torrent, et nous sommes obligés de faire un *portage.* — Nouveau *portage,* assez long cette fois, à un quart de mille au delà, puis un autre encore à un demi-mille au-dessus de celui-ci. Nous faisons environ 500 yards en canot, et nous arrivons au *Yellow Mud Fall.* La chute n'a pas plus de 150 pieds de large, mais le site est très pittoresque, et la cascade est de celles pour lesquelles les guides en Suisse ou dans les Pyrénées ont soin de faire détourner le touriste de sa route.

Après ces quatre *portages* et les rapides que nous avons franchis, notre canot a grand besoin d'être radoubé. Cela nous prend environ une heure. Ce travail fini, nous nous remettons en route; au bout d'un quart de mille, un cinquième *portage* très court nous arrête quelques instants, puis, à un mille plus loin nous arrivons au *Great Discharge.* Le fleuve réduit ici à une largeur de 30 pieds tout au plus, coule entre deux murs de granit presque parallèles. Il nous faut encore porter le canot et son chargement de l'autre côté. Là, nous nous arrêtons pour dîner.

A une heure et demie, nous remettons le canot à flot; bien reposés, nous pagaions vigoureusement dans des eaux où c'est à peine si le courant se fait sentir; les deux rives s'écartent progressivement, et nous arrivons au *Sandy Lake.* Ce nom, il ne le mérite guère; ses bords sont très accidentés et garnis de rochers souvent considérables, mais il n'y a pas la moindre trace de sable.

Pendant quatre heures, nous voguons sur cette magnifique nappe d'eau, sur laquelle sont jetées çà et là

un grand nombre de belles iles boisées, et, au coucher du soleil, nous venons camper à l'entrée de la rivière sur un banc de rochers couvert d'une mousse épaisse qui nous promet un lit moelleux pour la nuit.

19 septembre. — A notre heure matinale ordinaire, le canot est mis à flot et nous partons. Le fleuve, d'une largeur moyenne de trois quarts de mille environ, offre le même ensemble d'îles, de forêts sur ses deux rives; toutefois les rochers deviennent moins apparents et dans un *portage* d'environ un demi-mille, j'aperçois quelques ormes au milieu des peupliers et des arbres verts qui sont les essences ordinaires de ces forêts. Puis, bientôt, à un détour de la rivière, j'entrevois un canot monté par un Indien et sa *squaw*, et, un peu plus loin, un *log house;* ce sont les premiers indices d'une vie animale quelconque que nous ayons rencontrés depuis *Islington;* dans toute la région que nous venons de parcourir, nous n'avons même pas vu, en effet, un seul aigle pêcheur ni le moindre canard.

Étant entrés dans un dédale de jolies îles bien boisées, nous suivons un chenal qui ne doit guère avoir plus de 200 à 250 yards de large, et nous abordons sur la rive est dans une baie où nous devons nous frayer notre chemin au milieu d'une forêt de roseaux, pour effectuer le *portage* que nécessitent les *Dalles du Winnipeg* que nous laissons à notre droite.

Sur les bords de la rivière, en débarquant, nous trouvons deux *log houses* assez bien construits, mais qui ne semblent pas occupés pour l'instant, et, de l'autre côté du *portage,* plusieurs autres de ces habitations dont les propriétaires, des Indiens, sont absents, sauf un seul.

jeune, d'une belle tournure et d'une physionomie intelligente. Les femmes, en revanche, sont en nombre, sept ou huit peut-être; une nuée d'enfants grouillent au soleil autour de ces maisons. A côté, un essai de culture, un champ de pommes de terre, qui semble avoir assez bien réussi, et, sur le rivage, bien exposé au midi, un échafaudage de poutres où sèche le poisson pour la saison d'hiver prochaine.

Sur notre offre de donner en échange de poisson frais quelques livres de lard salé, une jeune fille assez jolie saute en canot et va lever les filets tendus dans la rivière. Nous embarquons le produit de sa pêche, quelques pommes de terre, puis nous continuons notre route jusqu'à ce que nous trouvions un endroit favorable pour la halte du jour et le dîner.

Cette opération importante accomplie, nous reprenons le cours de notre voyage, naviguant au milieu d'un archipel d'îlots verdoyants. Le paysage n'a rien de grandiose, mais il est plein de lumière et de fraîcheur. Enfin, un peu avant trois heures de l'après-midi, nous atteignons le *portage* que les Indiens appellent *Ko-be-ki-je-wan*, c'est-à-dire *le torrent qui coule entre deux rochers*. De l'autre côté, à un demi-mille de distance, se trouve le fort de la *Compagnie* connu sous le nom de *Rat Portage Fort*, situé sur le *lac des Bois*, ou plutôt le *Clear Water Lake*, car tel est le nom qu'on donne à la portion supérieure du *lac des Bois*.

Depuis le *Fort Alexandre*, nous avons parcouru 150 milles, à raison d'environ 22 milles par jour, et nous avons fait une trentaine de *portages*. Nous nous sommes élevés de 291 pieds depuis le *lac Winnipeg*,

la hauteur de celui-ci au-dessus du niveau de la mer étant de 751 pieds et celle du *lac des Bois* de 1,042 pieds.

Notre campement une fois établi près du fort de la *Compagnie*, mon premier soin est d'emmener nos Indiens aux magasins, afin d'en rapporter les vivres qui nous sont indispensables pour aller jusqu'au *Fort Francis*, à l'entrée du *Rainy Lake*. Il n'y a au *Rat Portage Fort* qu'un agent subalterne; il me dit tout d'abord qu'il ne lui reste plus comme provisions qu'un peu de porc salé et de farine et que les approvisionnements pour l'hiver ne sont pas encore arrivés, mais qu'il les attend sous peu de jours. Puis, nos Indiens me déclarent qu'ils ne veulent pas aller plus loin. Très madrés, ils font mine de ne plus me comprendre quand je leur rappelle que je les ai engagés pour aller jusqu'au *Fort Francis*. J'ai recours à l'agent de la *Compagnie* comme interprète; ils se renferment dans un silence obstiné. La situation devient tendue. J'ai bien la ressource extrême de les forcer à marcher en leur faisant entendre que je ne les paierai pas avant d'être arrivé sur le *Rainy Lake*, mais le moyen pourrait être dangereux. D'autre part, l'agent de la *Compagnie* me dit qu'il ne croit pas que nous puissions dans le voisinage trouver d'autres Indiens pour remplacer ceux qui nous ont amenés. Je suis très perplexe et l'agent ayant ajouté que sur la rive opposée du *Clear Lake*, à environ 2 milles 1/2 de distance, se trouve un campement d'ingénieurs du gouvernement qui font les études pour le tracé du chemin de fer du *Canada Pacific*, que là, peut-être, nous trouverons des vivres et que, en tout cas, ces messieurs pourront sans doute nous donner quelques

conseils sur le parti à prendre, nous levons notre camp et, nous rembarquant, nous nous rendons au point indiqué, où nous avons le plaisir de trouver deux des ingénieurs, *M. Macara* et *M. Fellows*, ce dernier le frère d'une jeune personne que j'ai rencontrée à *Ottawa* chez le gouverneur général et le neveu de mon compagnon de chasse de l'hiver dernier, *Mac Nab*.

Ces deux messieurs nous offrent une hospitalité des plus cordiales ; bien qu'eux-mêmes soient fort à court de vivres, ils nous proposent de les partager avec nous. A leur avis, forcer nos Indiens à continuer la route est un moyen qu'il ne faudrait employer qu'en cas de nécessité absolue; ils pensent qu'il vaudrait mieux attendre l'arrivée du bateau qui viendra ravitailler le fort pour l'hiver ou bien celui qui leur apportera à eux-mêmes des provisions du *North West Angle*, et, quand ils repartiront, prendre passage sur l'un ou l'autre.

20 septembre. — Dans la nuit est arrivé l'ingénieur du district de *Manitoba*, *M. J. H. Rowan*, en tournée d'inspection. Il nous apporte une fâcheuse nouvelle; il a entendu dire que le bateau de la *Compagnie* ne viendrait pas avant quelque temps encore ravitailler le poste du *Rat Portage*. Si nous ne continuons pas notre route dans notre canot, nous ne pourrons donc que profiter de celui qui, ce soir ou demain, doit amener un autre ingénieur et qui repartira pour le *West Angle*, afin de rapporter des provisions. Au *North West Angle* nous trouverons plus de ressources qu'ici.

Ce moyen a ce grave inconvénient qu'il me force à changer absolument l'itinéraire que je voulais suivre

et je me mets en quête pour trouver des Indiens. A deux heures, j'en avais arrêté trois, et deux de notre ancien équipage s'étant, après réflexion, offerts de bonne volonté pour continuer le voyage, je rentre tout satisfait au campement; nous fixons notre départ à demain.

Nous nous occupons durant la journée de réparer nos effets, de nettoyer nos armes et de mettre tout en ordre; nous soupons avec nos nouveaux amis et la soirée se passe à deviser, autour d'un grand feu, de choses et d'autres. Vers dix heures arrive *M. Carr*, ingénieur divisionnaire chargé de la section du chemin de fer allant de *Thunder Bay* à *Winnipeg;* il apporte à notre petite réunion un contingent nouveau de gaieté et d'informations intéressantes.

C'est sur l'emplacement absolument désert que nous occupons, que doit s'élever la ville qui prendra le nom de *Keewatin*, nom d'ailleurs donné déjà à la région au milieu de laquelle nous nous trouvons et qui, à la dernière session du Parlement à *Ottawa*, a été constituée en territoire absolument indépendant du *North West territory*. La délimitation n'en a pas été fixée encore, même à l'ouest.

La province d'*Ontario* voudrait s'annexer le territoire de *Keewatin*, mais il y aurait là un danger au point de vue politique, du moins à mon avis, la province d'*Ontario* ayant déjà une situation peut-être un peu trop importante dans le Parlement du *Dominion*. Au point de vue géographique, d'autre part, comme au point de vue commercial, il me semble que si, malgré son immense

étendue, le territoire de *Keewatin* ne forme pas une province à part, il doit être joint plutôt au *Manitoba*, tous les cours d'eau qui l'arrosent appartenant au bassin du lac *Winnipeg*.

---

21 septembre. — Prêts de bonne heure, nous attendions notre équipage, quand l'un des Indiens vient au nom de ses camarades nous dire qu'ils se refusent à partir. *M. Carr* a la bonté de s'offrir pour aller à la recherche de nos réfractaires avec moi, et tous deux nous nous embarquons dans un petit canot. Ayant appris que trois de nos hommes sont à la pêche près de l'un des rapides par lesquels le fleuve *Winnipeg* sort du lac, nous nous dirigeons de ce côté. Cela me donne l'occasion de voir la chute au-dessus de laquelle sera établi le pont du chemin de fer. Cette chute a environ 200 pieds de large. Le tracé projeté exige un tunnel sur la rive droite pour arriver au pont et une profonde coupure dans les masses de granit qui forment la rive opposée; cela entraînera un beau travail et l'endroit sera un des plus pittoresques du trajet de la voie ferrée.

Nos Indiens sont descendus plus bas qu'on ne nous l'avait indiqué; ne les trouvant pas, nous envoyons une *squaw* que nous rencontrons, leur dire de venir nous rejoindre au fort de la *Compagnie*, près duquel nous savons que les deux autres qui forment le complément de notre équipage sont campés.

Après de longs pourparlers, moyennant des concessions nouvelles, ces deux derniers d'abord, puis les autres qui viennent nous rejoindre, finissent par se

décider. Je paie *Na-Nen-Geese*, le seul qui eût un bon motif pour ne pas nous accompagner plus loin, — il serait passé dans le voisinage de l'endroit où il avait assassiné son beau-frère, — ainsi que les deux hommes qui repartent avec lui pour le *Fort Alexandre*, et ayant pris le peu de provisions qu'au fort on peut nous céder, je me hâte de ramener à notre campement notre nouvel équipage, de crainte qu'une fois encore il ne change d'avis. Il est déjà une heure de l'après-midi.

En quelques instants notre canot est à flot, notre bagage arrimé, et ayant pris congé, *Belmont* et moi, de *MM. Carr, Rowan, Fellows* et *Macara*, après les avoir vivement remerciés de tout ce qu'ils ont bien voulu faire pour nous, nous gagnons le large.

Le *lac des Bois* couvre une très vaste étendue; dans son ensemble, il offre une grande analogie avec certaines portions du cours de la *rivière Winnipeg*. Il est parsemé d'une quantité d'îles, surtout dans la portion supérieure et entouré d'immenses forêts. Les essences d'arbres sont les mêmes que celles qui ont été signalées précédemment.

Sur les rives on aperçoit des masses considérables de gneiss et parfois de schiste tégulaire.

La profondeur du lac est très variable, mais le fond est constitué de rochers analogues à celles qu'on trouve sur les rives. Parfois on rencontre à fleur d'eau des écueils qu'il est impossible de deviner, aussi la navigation n'est-elle pas exempte de dangers et un des ingénieurs avec lesquels nous avons passé la soirée hier, me racontait que, tout récemment, dans une exploration, il avait vu un canot venir frapper sur une aiguille

de rocher, perdue au milieu des eaux, et y demeurer pris. La profondeur tout autour était si considérable que les malheureux qui le montaient étaient dans l'impossibilité de bouger et qu'ils avaient dû attendre qu'un autre canot de l'expédition, heureusement à portée, vînt les dégager.

Nous nous dirigeons vers le sud, laissant à l'ouest, à 3 milles au-dessous de notre campement, le *Rat Portage*, qui a donné son nom à l'établissement de la *Compagnie;* ce *portage* est encore un des endroits où le lac communique avec la *rivière Winnipeg;* puis, côtoyant la côte à environ 2 milles de distance, nous venons vers six heures et demie camper sur une des nombreuses îles rocheuses dont est dotée la surface du lac, à une douzaine de milles de notre point de départ et dans ce qu'on appelle les *Narrows*.

22 septembre. — Vers six heures et demie nous rembarquons; le temps est sombre et une brise assez forte souffle du sud-est; nous allons vent debout. Les flots sont très agités, notre frêle esquif est ballotté comme une véritable coquille de noix; à chaque instant, nous sommes obligés, l'un ou l'autre, d'écoper l'eau arrivant par-dessus le bord, qui dépasse notre ligne de flottaison d'à peine plus d'un travers de main.

Je commence à craindre que nous ne soyons obligés de relâcher pour attendre un temps plus favorable; c'est ce qu'on est d'ordinaire obligé de faire en pareille occurrence; mais en nous abritant derrière les îles qui se succèdent, nous parvenons cependant à poursuivre notre route. Seules les *traverses*, comme on dit ici, d'une île à l'autre, offrent quelques difficultés que

nous parvenons à surmonter cependant, grâce à la vigueur, à l'énergie et à l'adresse de nos Indiens. En dépit des bordées que nous sommes obligés de courir pour venir successivement sous le vent des îles et des îlots qui nous protègent, nous ne nous écartons pas trop de notre direction, et après avoir fait route pendant une heure seulement vers le sud, nous pouvons reprendre notre marche vers le sud-est.

A onze heures, nous nous arrêtons dans une crique bien abritée; quelques instants après, passe un canot conduit par deux Indiens cherchant comme nous à éviter la partie ouverte du lac. Ils nous offrent un esturgeon de moyenne taille. Nous n'avons pu embarquer que fort peu de vivres et je me hâte de prendre la moitié du poisson, leur donnant en échange un peu de tabac et une poignée de thé.

Nous nous remettons en route au bout d'une heure; quelques instants après, comme nous suivions un étroit chenal entre deux îles, j'aperçois sur le rivage de l'une d'elles un *mink* que je tue d'un coup de fusil. Le *mink* est une sorte de martre dont la fourrure est fort estimée, mais ce n'est pas pour cela que je l'ai tué. Bien que ce ne soit qu'un mauvais manger, je sais que dès ce soir nos Indiens s'en nourriront.

Vers quatre heures, nous arrivons à une large traverse; à 1 mille et quart environ, quelques îles se détachent sur la surface du lac dont les eaux sont très agitées; des moutons couronnent les lames comme si nous étions en pleine mer. Nous nous risquons cependant. Mais ce n'est qu'au bout d'une heure et au prix des plus grands efforts que nous atteignons la première

île. Les lames très courtes, sont très dures, et, dans l'espoir que le vent tombant dans la nuit nous pourrons demain rattraper le temps perdu, nous nous décidons à camper là.

23 septembre. — Notre espoir est déçu, le vent a continué à souffler toute la nuit avec violence et ce matin il n'est pas tombé; nous nous mettons pourtant en route dès six heures et demie; mais, dès que nous sommes sortis de la petite baie où nous sommes abrités, nous commençons à danser d'une terrible façon; nos Indiens poussent des cris assourdissants à chaque lame qui nous arrive; les deux plus âgés semblent médiocrement rassurés; tout le monde cependant pagaie bravement. Nous atteignons un espace ouvert d'au moins trois quarts de mille; il nous est presque impossible de revenir en arrière, le canot en virant de bord risquerait fort d'être pris en travers par une lame et de chavirer. Nous tentons donc l'aventure et nous mettons trois longs quarts d'heure à parcourir la distance. Notre équipage se surpasse, il fait des prodiges de vigueur et d'adresse; quand une lame trop forte arrive, nous l'abordons par l'avant, puis, dès que c'est possible, nous reprenons notre route vers l'île. Je doute que d'autres que des Indiens eussent pu diriger ainsi notre frêle embarcation.

Arrivés enfin à la terre, nous faisons halte; puis, profitant d'une longue suite d'îles qui nous protègent un peu, nous continuons notre route. Au bout d'une heure et demie, nouvelle *traverse* très longue et qui offre plus de difficultés encore que la précédente. Le canot commence à faire eau. L'obstacle franchi, je fais tirer l'em-

barcation à terre, et, tandis que quatre de nos Indiens la réparent, *Belmont* et moi nous tâchons d'obtenir du cinquième, le plus âgé, qui connait assez bien ces parages, au moyen d'une carte que, à l'aide d'un morceau de charbon nous dessinons sur une large roche plate, quelques éclaircissements sur la distance qui nous reste à parcourir avant d'arriver à la portion absolument découverte du lac sur laquelle il ne serait pas possible de s'engager.

Les renseignements que nous obtenons ne sont pas très clairs, mais nous paraissent suffisants toutefois pour nous décider à pousser plus loin.

A midi, nous gagnons la terre pour dîner, et en abordant j'ai la chance de tuer un canard, qui est le bienvenu. Nous ne sommes plus au temps où le gibier était en quantité telle que nous ne tuions que ce qu'il nous en fallait, où, à chaque repas, nos Indiens faisaient bouillir un canard par tête et trouvaient moyen de le manger. Notre halte se prolonge un peu plus que d'ordinaire en raison de la courte distance qui nous reste à parcourir aujourd'hui. Quand nous reprenons notre navigation, le vent s'est considérablement calmé et cela nous fait espérer que demain nous pourrons effectuer la traversée du grand lac. Il est quatre heures du soir quand nous arrivons à la dernière île des *Narrows*.

24 septembre. — Hélas ! pendant la nuit, le vent a repris de plus belle, accompagné cette fois de violentes rafales de pluie; quand, au point du jour, je vais donner un coup d'œil au dehors, je constate qu'il nous est impossible de partir. Le mal ne semblerait pas grand, si ce n'était la crainte de bientôt manquer de vivres,

Toutefois, le délai que nous avons à subir aujourd'hui n'offre pas encore de trop graves inconvénients ; nous avons, à une portée de fusil de notre campement, un *wigwam* d'Indiens qui, en échange d'un peu de fil, nous cèdent du poisson.

A huit heures, une bourrasque menace d'emporter notre tente, dont les piquets plantés dans le sable de la grève ne présentent pas une résistance suffisante ; nous les consolidons au moyen de gros blocs de rocher que nous posons dessus, et, à l'abri du vent et de la pluie, nous attendons la fin de la tourmente. Nos Indiens, réfugiés sous le *wigwam* de perches et d'écorces de leurs compatriotes, passent leur temps en danses et en chants, — mais quelles danses et quels chants ! — qu'un des leurs accompagne en frappant en mesure sur un vieux chaudron.

Vers midi, le temps s'éclaircit ; je vais donner un coup d'œil au canot. Nous l'avions tiré comme d'ordinaire sur la plage ; malheureusement, il a été jeté par l'ouragan contre un rocher et il s'est produit une large déchirure. Une des *squaws* se charge de recoudre notre embarcation pour un peu de tabac et un écheveau de fil.

Nous dînons tandis qu'elle achève son travail, puis profitant d'une embellie et de ce que, jusqu'au soir, nous aurons à marcher parallèlement à la terre ferme, de façon que nous pourrons facilement l'atteindre si le besoin s'en fait sentir, nous quittons l'île.

A peine étions-nous à 1 mille que nous rencontrons un vieux sauvage dans son canot, rapportant sa récolte de maïs. C'est le seul grain que les Indiens cultivent

dans cette région. Ils le font sécher pour l'hiver et le mangent soit bouilli, soit grillé. Ils ont aussi dans quelques endroits de petits champs de pommes de terre. Depuis cette année, le gouvernement donne à chaque tribu d'au moins cent individus, deux bœufs pour labourer, trois vaches et un taureau. Il envoie aussi un homme pour apprendre aux indigènes à conduire la charrue. Quelques-uns commencent à construire des *log houses* dans lesquels ils s'établissent pour l'été et qui, généralement, sont bâtis sur les bords des lacs et des rivières; mais, pendant l'hiver, ils vont habiter les bois pour chasser. Le vieil Indien nous accoste et nous dit que le grand lac n'est pas praticable. Pour ce précieux renseignement, il réclame un peu de tabac; nous n'en avions guère besoin cependant : le vent qui commençait à s'élever de nouveau, suffisait pour nous mettre en garde.

Au bout de deux heures, nous sommes obligés de gagner la côte et nous y établissons notre campement sur une jolie plage regardant le lac qui se déroule devant nous dans toute son immensité.

25 septembre. — Les lames viennent déferler avec fracas sur les rochers du rivage et tout le lac est agité comme la mer par un gros temps. Il ne faut pas songer à nous mettre en route. *Belmont,* armé de son fusil, va explorer les environs, tandis que, avec ma lunette, je tâche de découvrir si, en longeant la côte, quand le temps sera un peu plus favorable, nous ne pourrons pas essayer de gagner l'embouchure du *Rainy River.* Il ne me semble pas que ce soit très praticable et je commence à penser que notre situation devient critique,

quand mon compagnon, en revenant, m'annonce que nous sommes sur une espèce de banc séparé de la terre ferme par un large bras, que nous ne pourrions traverser qu'en canot. Il n'a pas trouvé le moindre gibier; faute de mieux, il rapporte deux mouettes et un corbeau. J'ai tué moi-même dans ma promenade un faucon et un pivert. Après inspection de ce qui nous reste de vivres, nous constatons que nous n'en avons que pour un jour à peine. Ces oiseaux, tels qu'ils sont, sont donc les bienvenus.

Quant à nos Indiens, ils ne songent qu'à jouer aux cartes. Leurs enjeux sont leurs vêtements qui, suivant, les caprices de dame Fortune, passent tantôt à l'un des joueurs, tantôt à un autre. Si le mauvais temps continue, je ne serais pas surpris de voir, au moment où nous nous embarquerons, quelqu'un d'entre eux demi-nu, les autres s'étant enrichis de ses dépouilles. Depuis notre départ, chaque jour j'ai déjà pu constater des modifications dans leur toilette respective.

26 septembre. — Le vent est bien tombé, mais il est impossible encore de nous mettre en route. Peut-être pourrons-nous tenter le passage dans l'après-midi. Notre déjeuner est des plus frugals et les Indiens se contentent du corbeau, des mouettes, du pivert et du faucon que nous avons tués hier. Comme nous finissions notre repas, l'un d'eux saute sur ses pieds et nous crie : *Che-maun !* — *Che-maun !* — (Un bateau à feu ! — Un bateau à feu !) — En effet, nous apercevons dans le lointain, sur le lac, une légère colonne de fumée. Nous nous précipitons vers le rivage, et à l'horizon nous voyons le petit bateau à vapeur du gouvernement qui,

venant sans doute du *North West Angle*, se dirige vers le *Rainy River* pour chercher les vivres destinés aux ingénieurs que nous avons laissés à *Keewatin*. C'est en vain que nous multiplions les signaux de détresse; bientôt le steamer disparaît.

Mais il s'est produit une saute de vent et la brise souffle maintenant du nord-nord-ouest, je trouve que nous devons essayer d'en profiter; tel étant aussi l'avis de *Belmont*, je donne l'ordre aux Indiens de se préparer au départ. Cette décision semble les effrayer fort et ils témoignent une répugnance marquée à s'y soumettre. Toutefois, comme nous avons absolument épuisé nos vivres, je tiens bon. Ils nous demandent quelques instants de délai et se hâtent de construire une espèce d'abri avec des branchages et leurs couvertures sous lequel disparaît le plus ancien de la bande, nu jusqu'à la ceinture. Ses camarades lui apportent des pierres rougies au feu; il s'enferme, puis, bientôt nous l'entendons chanter une sorte de mélopée bizarre; il s'accompagne en frappant à coups redoublés sur le chaudron qui sert à l'ordinaire. Il fait une invocation au génie du lac et lui offre en sacrifice un demi-poisson séché, la seule chose qui restât, et un peu de tabac. Bientôt il ressort; ses camarades et lui sont, me dit-il, prêts à tenter la traversée. Sans perdre une minute je fais mettre le canot à flot.

Nous avons établi notre voile de goëlette, dont je saisis le bras et l'écoute, et nous ne tardons pas à filer rapidement vent arrière, dans la direction du sud-sud-est. Le canot bondit sur les lames et pendant une heure et demie environ, nous marchons sans encombre.

Mais, au bout de ce temps nous arrivons en vue de la côte et nous sommes obligés de la longer en descendant vers le sud. Ici nos épreuves recommencent et il faut toute l'habileté de nos Indiens pour éviter le danger des lames qui nous abordent par le travers.

Pendant encore environ une heure, nous cheminons sans trop de peine; mais, tout d'un coup, la brise fraîchit et nous embarquons une première lame, puis une seconde; depuis longtemps, nous avons amené notre voile et nous marchons à la pagaie; effrayé, le *steersman* nous fait virer de bord pour remonter vers le grand lac et aborder ainsi les lames par l'avant. La situation devient périlleuse; nous ne sommes séparés de la côte que par une distance d'environ 2 milles; mais, parallèlement et à quelques encablures de nous, court un large banc de sable, parfois à fleur d'eau, parfois, au contraire, plus ou moins élevé, sur lequel les vagues viennent se briser avec une violence inouïe. Rien toutefois ne me paraît plus dangereux que de regagner le large; profitant donc d'un instant favorable, je fais virer de bord et je donne l'ordre de courir droit à la côte. Les Indiens, sans mot dire, obéissent; mais tout en pagaiant, ils se débarrassent de leurs mocassins et de ce qui pourrait les gêner, se préparant à un bain qu'ils croient inévitable. Nous arrivons rapidement sur l'obstacle; à ce moment, une lame énorme nous enlève; nous entendons la quille qui frotte sur les graviers et, plus heureux peut-être que sages, nous nous trouvons de l'autre côté du banc dans une eau absolument calme.

Les Indiens poussent un long cri de triomphe; puis débarrassés d'une lourde appréhension, ayant vidé

l'eau du canot, nous pagaions tranquillement, naviguant entre la ligne de récifs et la côte.

Vers trois heures, après nous être frayés, pendant peut-être un demi-mille, notre route à travers les roseaux qui obstruent le passage, nous arrivons à l'embouchure du *Rainy River*, ayant parcouru sur le *lac des Bois* une distance que j'estime d'environ 80 milles.

Toute la dernière portion des côtes que nous avons dû cotoyer m'a paru sablonneuse. Plus de rochers de granit ou de schiste. A une petite distance du rivage, poussent de belles forêts, mais sans grande valeur, les arbres qu'on y trouve n'étant que des bouleaux et des peupliers. On y rencontre aussi parfois des sapins, mais en petit nombre.

Nous doublons la *Pointe aux Pins* et nous entrons dans le *Rainy River*. Ce nom est un des curieux exemples des transformations que peuvent subir les noms géographiques. Il semble, en effet, qu'à l'origine, la rivière et le lac d'où elle sort, aient été appelés la *rivière René* et le *lac René*, du nom du trappeur qui les découvrit. Par la suite, d'autres coureurs des bois, des Français, venus dans ces parages, croyant que le nom était anglais, l'auraient traduit dans leur langue et auraient baptisé le lac et la rivière le *lac* et la *rivière des Pluies;* puis des Anglais, venant plus tard, auraient à leur tour traduit le nouveau nom français et adopté l'orthographe qui n'a pas été altérée depuis.

A la *Pointe des Pins*, nous nous arrêtons à un *log house* habité par des métis et des Indiens à qui nous achetons un peu de farine et de poisson séché; ils ne consentent à nous en céder qu'une petite quantité, de

crainte de faire une trop grande brèche dans leurs provisions pour l'hiver. Nous reprenons notre route, remontant le fleuve qui sert de limite entre le *Minnesota* et les possessions anglaises. Il n'a guère qu'un demi-mille de largeur, ses bords sont couverts de forêts où les peupliers et les sapins dominent. Nous apercevons quelques huttes d'Indiens occupés à faire sécher leur poisson, puis, bientôt, nous rentrons dans la solitude absolue. A un détour de la rivière, nous tombons sur deux vols de canards, et nous parvenons à tuer cinq de ces oiseaux. Nous pourrons, ce soir, nous dédommager de la maigre chère des jours précédents, aussi ne tardons-nous pas à aborder pour camper et nous préparer un souper succulent. Nous nous établissons à environ 7 ou 8 milles de la *Pointe aux Pins*.

27 septembre. — Départ au jour. — Le courant est extrêmement rapide; mais, comme aucun remous ne trouble la limpidité de l'eau, on ne le soupçonnerait pas sans les efforts que nous sommes obligés de faire pour le remonter. La végétation semble plus puissante et les arbres plus beaux et plus rapprochés, mais le sol paraît plus léger que dans la région que nous venons de parcourir. Aux peupliers et aux sapins, viennent s'ajouter en nombre considérable les chênes et les érables, dont le feuillage prend déjà ces teintes pourprées qu'on ne leur voit qu'en Amérique.

Au bout de 5 à 6 milles, la contrée devient ondulée, les bords du fleuve sont un peu plus encaissés; le paysage gagne en pittoresque.

Nous sommes soumis au supplice de *Tantale*, les maigres provisions embarquées à la *Pointe aux Pins*,

ne seront que tout juste suffisantes pour nous permettre d'arriver au *fort Francis*, et des vols de canards viennent tracer de larges courbes dans les airs, mais aucun ne passe à portée.

Pour comble de malechance, une légère pluie très froide ne tarde pas à nous glacer jusqu'aux os. Je commence à croire que c'est bien *Rainy*, dès l'origine, qu'a dû s'écrire le nom de la rivière. Son aspect devient plus sauvage, ses rives sont couvertes de débris, de troncs d'arbres et d'arbres tout entiers déracinés par l'ouragan, et qui ont été entraînés par les eaux. Parfois on en rencontre au milieu de la rivière même, et l'Indien à l'avant, doit avoir l'œil ouvert pour nous les faire éviter le mieux possible.

Nous rencontrons un affluent sur la rive gauche, puis, un peu plus loin, un second, — celui-là à 15 milles environ de la *Pointe au Pins;* — à quelques cents yards de son confluent, il offre une jolie chute.

La pluie n'a pas heureusement persisté; un soleil radieux éclaire de tons chauds et puissants toute cette magnifique nature; nous avançons gaiement.

Tout à coup, vers trois heures de l'après-midi, nous apercevons un petit vapeur qui descend la rivière; nous tenant prudemment en dehors de son remous, au moment où il passe je hèle le capitaine qui, après quelques tours de roue, tout étonné, fait stopper. Je grimpe à bord avec *Belmont; M. Watts,* très aimablement consent à nous céder du biscuit, de la farine et du porc salé. C'est bien son bateau que nous avons aperçu hier; il est venu chercher au fort des provisions pour les ingénieurs qui étudient le tracé du chemin de fer projeté. Nous le

remercions de son obligeance et nous regagnons notre canot; quelques coups de pagaye pour nous écarter du steamer et celui-ci reprend sa marche; nos Indiens le regardent s'éloigner avec une respectueuse admiration. — Campé vers six heures, ayant fait environ 30 milles dans la journée.

28 septembre. — Violent orage toute la nuit et départ retardé jusqu'à sept heures, jusqu'à la première embellie.

Le temps est très sombre et la pluie ne tarde pas à reprendre accompagnée de grêlons. L'aspect de la contrée est sensiblement le même que celui d'hier. Toutefois, au bout de quelques milles nous apercevons des traces d'habitants, et sur la rive droite un petit *settlement* composé de deux ou trois *log houses,* situés près de la berge et entourés de quelques parcelles de terres défrichées.

Un peu plus loin la cabane en branchages et en écorces d'un Indien. A côté, à une portée de fusil à peine, se trouve une tombe. Elle est entourée d'une barrière de pieux très rapprochés, et recouverte de perches sur lesquelles sont placés les divers objets nécessaires au mort dans l'autre monde.

Au delà, à 7 ou 8 milles, nous rencontrons une île, la première que nous ayons vue encore sur le *Rainy River;* elle peut avoir un demi-mille de longueur; nous croisons deux canots montés par des Indiens, puis nous arrivons à un village encombré, comme toujours, de chiens et d'enfants. Là, le courant devient plus rapide; des îlots, des rochers à fleur d'eau nous forcent à quelques détours, et nous voici au *Long Rapid* ou *Long Sault.*

Pour alléger l'embarcation, nous sautons, *Belmont* et moi, à terre, et nous suivons la berge, tandis que trois des Indiens halent le canot et que les deux autres, l'un à l'avant, l'autre à l'arrière, lui font éviter les rochers. La rivière coulait dans une direction est-ouest; à la partie supérieure du rapide, elle fait un coude de 45°, puis au bout de 300 à 400 yards, elle reprend sa direction primitive. Sur la rive droite, sur une partie déboisée, je compte une vingtaine de *tepees* Indiens. Là, une bande de rochers barre la rivière; il nous faut décharger le canot pour lui faire franchir cet obstacle; de l'autre côté, nous le rechargeons, puis nous reprenons notre route.

Le *Rainy River* n'est plus le fleuve aux courbes immenses, au courant rapide mais continu que nous remontions il y a quelques heures; il prend de l'analogie avec certaines portions du *Winnipeg;* les rives encaissées sont parfois rocheuses et le courant est souvent interrompu par des écueils, les méandres décrits sont plus nombreux, mais la largeur est moins imposante. La végétation n'est plus aussi belle et des arbres en grand nombre, les uns brisés par les ouragans, les autres à demi déracinés par les flots, contribuent à donner à l'ensemble un caractère sauvage et désolé.

Plus loin, la scène change et on retrouve le grand et magnifique fleuve que l'on voit avant d'arriver au *Long Sault*. Quelques milles encore nous côtoyons une grande île; puis, la rivière, qui descendait du nord-est au sud-ouest, fait un coude brusque autour d'un angle de rochers. Nous sommes arrivés au *Manito Rapid* qui nous oblige à un *portage*. Là comme au *Long Sault*, on trouve des traces nombreuses d'un gisement de lignite.

Tandis que nous effectuons notre *portage*, je vois arriver un petit canot descendant le courant. Il est monté par deux jeunes gens. Dans ces régions solitaires, on fait bien vite connaissance. Ces messieurs se nomment et il se trouve que l'un deux est le fils du docteur *R****, que j'ai connu à *Québec*. Avec son compagnon, il se rend au *fort Garry* par le *Dawson Road*. Au *North West Angle* ils prendront le stage qui, une fois par semaine, fait le service jusqu'à *Winnipeg*. Je lui promets de donner de ses nouvelles à son père en arrivant à *Québec*, et, nous serrant la main, nous nous souhaitons réciproquement bonne route.

La pluie n'a pas cessé de tomber par intermittence, aussi c'est avec un véritable plaisir qu'à six heures du soir, nous arrêtant pour camper à 35 milles environ du *Fort Francis*, nous pouvons enfin nous sécher devant un grand feu comme on en établit au bivouac, quand on a sous la main le combustible à profusion.

29 septembre. — Notre départ s'effectue à l'heure ordinaire. Après un trajet d'environ 1 mille, nous arrivons à une grande île de 600 à 700 yards de long, et dont la verdure fait un contraste agréable avec les deux rives du fleuve. Celles-ci sont bien garnies de forêts, mais qui ont dû évidemment, il y a peu d'années, être la proie d'un de ces terribles incendies dont les vastes espaces boisés de l'Amérique du Nord sont malheureusement trop souvent le théâtre. Sur la rive droite la feu n'a pas fait de ravages sur une longueur de plus de 1 mille 1/2, mais, sur la rive gauche, les traces du fléau sont visibles sur une étendue beaucoup plus considérable.

Une brise très fraîche du nord-ouest nous favorise, et nous en profitons pour établir une voile. Il a gelé légèrement pendant la nuit, le temps est sombre et froid.

Le fleuve a repris sa physionomie de grand cours d'eau; le courant est très rapide, il est contrarié par le vent, et parfois il se produit des lames énormes comme on en voit rarement en rivière.

Vers midi, à la bonne brise qui nous poussait si allègrement succède une série de rafales; le fleuve décrit des circuits sans nombre ; nous sommes obligés d'amener notre voile et de ne plus cheminer qu'à la pagaie.

Au bout de 12 à 13 milles nous passons un petit affluent sur la rive gauche, et, au même moment, commençent à tomber quelques flocons de neige d'une ténuité extrême, précurseurs de la mauvaise saison qui approche, et qui viennent nous avertir de faire diligence si nous ne voulons pas, avant notre arrivée sur le lac *Supérieur*, être arrêtés par les glaces qui, quelquefois, font dans cette région leur apparition dès la première quinzaine d'octobre.

Sur la rive droite, j'aperçois un *log house* et un *tepee;* puis, à 5 milles plus loin, sur la rive gauche, un nouvel affluent, le *Chapan Sipïy*, la *rivière Chapan*, en face de laquelle s'élèvent quelques nouvelles huttes d'Indiens.

Le *Rainy River* devient plus étroit; 5 milles encore, et un nouvel affluent, le *Picano Sipïy*, sur la rive gauche aussi. En face, on aperçoit deux ou trois *log houses*, des huttes indiennes, quelques essais de défrichement et deux petits enclos où poussent des pommes de terre.

Nous sommes à une douzaine de milles du *Fort Francis;* mais la nuit approche; la neige n'a cessé de tomber qu'à de rares intervalles et ayant fait environ 1 mille encore, nous abordons et nous campons.

30 septembre. — En raison de la courte distance qui nous reste à parcourir, nous ne nous mettons en route qu'à huit heures du matin. La neige tombe très abondante, mais, comme hier, elle fond à mesure.

La rivière, bien que d'une largeur fort imposante, devient parfois plus étroite, et, de temps à autre, de longues herbes couvrent les bords. Nous rencontrons deux canots montés par des blancs; puis, un peu plus loin, sur la rive canadienne, un *log house* habité par un blanc qui nous salue au passage. Près de la maison, il y a un petit défrichement de deux ou trois acres et un champ de pommes de terre qui a bonne apparence.

A 3 ou 4 milles de notre campement, nouveau *log house*, sous une belle futaie de chênes, chose à noter dans une contrée où les beaux bois de ce genre sont rares.

Sur la rive américaine dont le plan n'a même pas encore été levé, il n'y a pas trace d'habitants.

Vers dix heures, les nuées se dissipent petit à petit et un soleil bienfaisant ne tarde pas à briller. La température, toutefois, est demeurée très froide.

Enfin, vers onze heures et demie, au détour d'un coude de la rivière, nous apercevons, à une distance d'environ 1 mille, le *Fort Francis*, sur une légère éminence qui, en se prolongeant, semble barrer tout le cours du fleuve. Quelques roches de granit à fleur d'eau et parsemées sur les rives, pouvaient nous faire pressentir un *portage*.

Dans cette dernière portion de son cours, le *Rain*
River courait dans une direction nord-sud; au pied d
fort, il tourne brusquement et court de l'est au nord
C'est un peu au-dessus de ce coude que se trouve la chut
connue sous le nom de *Locks du Rainy River* et qui, vu
en remontant, comme nous la voyons, est d'un bel as
pect; elle a environ 300 yards de largeur et sa hauteu
peut être de 26 à 28 pieds.

A notre débarquement, nous sommes reçus de la ma
nière la plus cordiale par *MM. Lillie* et *Crowe* et pa
M. Church, les officiers et le secrétaire de la *Compagni
de la Baie d'Hudson*. *M. Lillie* nous offre asile au for
et nous y conduit sur-le-champ.

Le *Rainy River* a 80 milles, nous avons donc fait en
viron 160 milles depuis notre départ du *Rat Portage*.

III

DU FORT FRANCIS AU LAC SUPÉRIEUR

30 SEPTEMBRE. — 21 OCTOBRE.

Les Locks du Rainy River et le village autour du Fort Francis. — Le Dawson route. — Le Rainy Lake. — Kettle-Fall. — Les lacs Nameaukan et Nequaquon. — La rivière Maligne. — Le Sturgeon Lake. — Les lacs Kaogasikok et Windegoostigon. — La croix solitaire du Nord-Ouest. — Séjour au Portage Brûlé. — Navigation dangereuse. — Le lac des Mille Lacs. — La ligne de partage des eaux entre le bassin du lac Supérieur et celui de la baie d'Hudson. — Les lacs Kasheboine et Shebandowan. — Nous inaugurons la ligne du Canada Pacific. — Arrivée au Prince Arthur's Landing.

30 septembre. — Après un lunch qui est le bienvenu, je vais avec *M. Lillie* donner un coup d'œil à la chute dont nous ne sommes qu'à une courte distance. Elle forme deux ressauts et sert de déversoir au *Rainy Lake* dont le niveau dépasse de 52 pieds celui du *lac des Bois*.

Le gouvernement fait creuser un canal latéral pour permettre à la navigation de s'établir entre le lac et la rivière des *Pluies*. C'est *M. Thompson* qui a la direction des travaux; je suis muni d'une lettre pour lui, et il se met aimablement à ma disposition pour ce dont je pourrais avoir besoin. *M. Lillie*, d'ailleurs, a déjà bien voulu me promettre de faire tous ses efforts pour nous

aider à organiser notre nouvel équipage ; mais il ne m'a pas caché que la chose serait assez difficile, un grand nombre d'Indiens se préparant à prendre leurs campements d'hiver et ne se souciant pas de se mettre en route dans une saison aussi avancée.

Depuis deux ans, 300 colons environ sont venus s'établir autour du *Fort Francis*. Il y a déjà dans le nouveau *settlement* deux pasteurs : l'un, de l'église d'Angleterre, l'autre, presbytérien. L'an prochain, les catholiques auront un prêtre résident.

Les Indiens répartis dans les environs sont au nombre de près de 800. Mais une dizaine tout au plus se sont convertis au protestantisme. Les autres sont restés fidèles à leur religion et à leurs habitudes de vie errante.

Les colons nouvellement arrivés ont commencé à défricher, et, en dehors des terres appartenant à la Compagnie, il y a une certaine étendue déjà qui a été mise en culture.

La plus grande partie de la région qui s'étend depuis la ligne de partage des eaux, à l'ouest du *lac Supérieur*, jusqu'à la rive est du *lac Winnipeg*, ne me paraît point offrir un grand avenir au point de vue agricole. La proportion des terres arables y est très minime ; on ne les rencontre que le long des rivières et autour des lacs, qui, il est vrai, sont dispersés en nombre considérable dans toute la contrée. Presque partout ailleurs, les roches de granit généralement, mais parfois aussi de quartz et de schiste, surgissent du sol à chaque pas ou

se rencontrent à une très petite profondeur. Dans les portions cultivables, la terre est légère, mais d'un assez bon rapport; on peut lui faire produire presque toutes les céréales et la plupart des légumes. Dans les autres parties, qu'on ne peut songer à défricher, les forêts n'ont que peu de valeur, les essences dominantes se trouvant être le bouleau et le peuplier.

Au *Fort Francis,* bien que le thermomètre descende parfois jusqu'à — 45° F., la moyenne du froid n'est pas de plus de — 20° F.

Les hommes avec lesquels nous sommes venus, très impatients de pouvoir repartir dès demain matin, viennent me demander dans la soirée de les payer, et je me rends avec eux aux magasins de la Compagnie pour leur faire livrer les objets que chacun choisira, jusqu'à concurrence de la somme à laquelle il a droit. Les uns et les autres sont très hésitants sur ce qu'ils doivent prendre; leurs tergiversations sont parfois amusantes. J'admire la patience avec laquelle *M. Church* préside à l'opération et attend que chaque Indien à tour de rôle ait effectué son choix définitif. Vingt fois en une minute nos sauvages changent d'idée et ils finissent tous par se décider pour les objets les plus hétérogènes, prenant tout ensemble des verroteries, des couvertures, de la toile imprimée, du savon, du tabac, des boules de gomme de diverses couleurs, etc.

1er octobre. — Les deux individus que *M. Lillie*, hier, a eu l'obligeance de charger de la difficile mission de nous constituer un nouvel équipage n'ont pas réussi; ils doivent aujourd'hui s'en occuper de nouveau. En at-

tendant, profitant de mes loisirs, je vais visiter le petit village qui, depuis deux ans, s'est, comme par enchantement, groupé autour du *Fort Francis*. Toutes les maisons sont en bois, mais la plupart ont été construites avec beaucoup de soin et quelques-unes sont véritablement jolies.

Le village n'étant pas très étendu, j'en ai bientôt fait le tour et je me retrouve près des travaux du canal. Ce canal aura 400 pieds de longueur, 40 de largeur et 8 de profondeur. Il est creusé dans un banc de granit gris excessivement dur ; on est obligé de faire usage de forets mus par la vapeur pour pratiquer des trous de mine. Quatre-vingts ouvriers sont employés ; ils sont payés à raison de 20 $ par mois, logés et nourris.

Le percement de ce canal a été commencé il y a un an environ, avant que le tracé définitif du chemin de fer *Canada Pacific* eût été décidé et alors qu'on pensait qu'un transit considérable s'effectuerait par eau, de ce côté. L'utilité de ce travail paraît contestable, au moins pour l'instant ; il ne pourra servir que plus tard pour mettre les riverains du *Rainy Lake* en communication avec la voie ferrée qui passera à *Keewatin*.

A une demi-portée de fusil des travaux du canal se trouve une scierie, mise en mouvement par la chute et qui fait de fort bonnes affaires. Cette scierie pour l'instant n'emploie guère qu'une force de 30 chevaux-vapeur, mais son propriétaire, *M. Fowler*, lui donnera bientôt de l'extension. Il n'utilise que les sapins rouges et blancs qui peuplent une certaine partie des forêts qui bordent le *Rainy Lake*, où il a obtenu une large concession.

Il y a une dizaine d'ouvriers à la scierie, mais ils n'y

travaillent qu'en été; durant l'hiver, ils sont établis dans des chantiers où ils abattent les arbres qui seront exploités la saison suivante. Ils sont payés, en moyenne, 30 $ par mois et sont logés et nourris.

Ayant épuisé la liste des curiosités de l'endroit, je retourne au fort m'enquérir du résultat des recherches des deux hommes chargés de former notre équipage. L'un d'eux est déjà revenu, l'autre ne tarde pas à rentrer à son tour. Ils n'ont réussi à trouver qu'un seul Indien qui consente à faire la route; les autres, ou bien sont déjà partis pour l'intérieur, ou sont sur le point de partir et ne veulent absolument pas entreprendre le voyage. Il n'y a pas à hésiter : nous prendrons le petit transport qui doit arriver demain et qui fait le service du *Dawson route.*

On a donné le nom de *Dawson route* à l'itinéraire qui a été tracé, pour aller du *Lac Supérieur* à *Winnipeg*, par *M. Dawson*, ingénieur civil, aujourd'hui membre du Parlement de la province d'*Ontario.*

Cet itinéraire depuis le *Sturgeon Lake*, semble être celui que jadis suivaient les coureurs des bois dont le rendez-vous était au *Grand Portage*, à 100 milles environ de *Duluth*, en face de l'île *Royale* et qui gagnaient le *Sturgeon Lake* par le *Arrow Lake* et le *Sageinaga Lake.*

Ce ne peut être que par euphémisme qu'on a baptisé du nom de route cet itinéraire, qui, cependant, a été pendant quelques années desservi par une Compagnie largement subventionnée par le gouvernement. Quelques voyageurs alors passaient par là. Aujourd'hui, le gouvernement a pris à son compte le service, pour le transport de ses ingénieurs, des ouvriers qu'ils em-

ploient, des vivres et du matériel indispensables aux uns et aux autres. En dehors des employés du gouvernement, ce n'est qu'exceptionnellement qu'on peut utiliser cette voie de communication, peu praticable d'ailleurs, et c'est par les lignes ferrées américaines que se font le transport des voyageurs et le trafic entre la province de *Manitoba* et les autres parties du *Dominion*.

Passé une soirée charmante au fort, où *M. Lillie* a réuni sept ou huit personnes, officiers de la Compagnie et employés du gouvernement.

---

2 octobre. — Le petit transport à vapeur n'est pas arrivé dans la nuit comme on le pensait. Le temps est à la neige et il fait un froid assez vif.

Je vais avec *M. Crowe*, visiter l'école primaire qui vient d'être établie au *Fort Francis*. Elle a été construite par les habitants du village qui n'avaient aucun secours à attendre du gouvernement, le territoire de *Keewatin* n'étant pas encore constitué. C'est le pasteur méthodiste qui a été chargé de l'instruction; il reçoit pour sa peine une subvention de 300 $, produit d'une cotisation des habitants. Il fait six heures de cours par jour, trois dans la matinée et trois dans l'après-midi. Le jeune pasteur semble s'acquitter fort bien de sa mission; il a une quinzaine d'élèves, mais qui ne viennent pas très régulièrement. Huit seulement sont présents aujourd'hui, cinq filles et trois garçons; le plus âgé de ces enfants a une douzaine d'années et le plus

jeune six ans. Les plus avancés lisent déjà couramment, écrivent un peu, ont appris les quatre règles de l'arithmétique et ont reçu quelques notions d'histoire et de géographie.

En sortant de l'école, je vais avec *M. Crowe* prendre une vue photographique du fort et de la chute. Le soir, nous allons dîner à la scierie, où *M. Fowler* a réuni les notables de l'endroit.

Le vapeur est arrivé à cinq heures par une violente tourmente de neige et de vent; le départ est fixé à demain, sept heures du matin.

3 octobre. — Nous nous rendons à l'heure dite à bord, avec *MM. Lillie, Crowe* et *Church* qui ont tenu à nous accompagner jusque-là. Ces messieurs ont été pour nous d'une prévenance extrême et quand arrive l'instant des adieux, je les en remercie avec une vive gratitude.

Il a gelé pendant la nuit et la neige tombait encore quand nous avons quitté le fort; mais, au moment où le steamer qui était amarré dans la portion du *Rainy River* qui se trouve au-dessus de la chute se met en mouvement, le soleil perce les nues et la journée paraît s'annoncer assez belle.

Le *Rainy River* n'a, dans cette portion, tout au plus qu'un tiers de mille de large; sur la rive américaine, les traces d'un incendie datant de quelques années déjà, sont encore visibles, bien que, en maints endroits, la végétation qui a repris les ait fait disparaître; sur la rive droite, j'aperçois au milieu des bois quelques *wigwams* indiens. Nous nous dirigeons vers le nord, puis vers l'ouest, la rivière, après un léger coude, courant

dans une direction est-ouest. Au bout d'environ 3 milles, nous arrivons à un rapide très court, mais où le courant est considérable; nous le remontons lentement, le bateau craquant dans toute sa membrure; puis nous entrons dans le *Rainy Lake,* laissant sur notre gauche, coquettement placée au bord du lac, l'habitation de l'agent du gouvernement auprès des Indiens.

Notre steamer, construit à *Fort Francis* même, est d'environ 120 tonneaux. Il a 100 pieds de long et tire 4 pieds d'eau. Il est pourvu d'une machine de 40 chevaux.

Le capitaine, *M. Cameron,* un Écossais, au moment du départ, malgré le soleil, ne paraissait pas pronostiquer favorablement du temps; effectivement, un vent violent ne tarde pas à se lever; heureusement le *Rainy Lake* est parsemé d'îles en grand nombre et nous naviguons en nous abritant autant que possible derrière elles.

Le *Rainy Lake* peut avoir dans sa plus grande largeur, du nord au sud, 36 milles, et 75 milles dans sa plus grande longueur. Les côtes en sont très découpées et présentent des baies et des anses en grand nombre. On aperçoit de tous côtés des roches de granit; quant aux essences d'arbres, ce sont sensiblement les mêmes que celles que j'ai vues dans la première partie de mon voyage, sur la rivière *Winnipeg;* toutefois, ici les sapins dominent.

La neige a recommencé à tomber très abondante; aussi à deux heures, après un trajet de 45 milles, en arrivant au *Kettle Fall,* où nous devrons attendre les barques venant du *portage* qui se trouve de l'autre

côté du lac *Nameaukan* et qui ne sont pas arrivées, c'est avec un sensible plaisir que je puis me réchauffer au grand feu allumé au milieu d'un *chantier* où demeurent un ou deux employés du gouvernement, et servant d'abri aux voyageurs du *Dawson route*, quand, par hasard, il s'en trouve.

Comme toutes les constructions analogues, ce chantier n'est qu'un *log house*, avec un large foyer au centre de l'unique pièce autour de laquelle est disposé un lit de camp en planches. Parfois, comme dans les cabines de navires, il y a un second lit de camp au-dessus du premier. Autour du chantier sont groupés quelques *tepees* et des *wigwams* abandonnés; les Indiens qui les occupaient sont tous partis déjà pour l'intérieur.

Le *Kettle Fall* n'a pas plus d'un tiers de mille de longueur et 200 pieds de largeur. La chute, avec ses différents ressauts, a une hauteur totale d'environ 10 pieds. Sur un des rochers qui s'avancent au milieu du rapide sont cinq ou six tombeaux indiens. Le nom de *Kettle Fall*, donné à la chute, vient d'un trou circulaire de 3 pieds de profondeur et dont le diamètre est d'un peu plus de 1 pied, qui se trouve sur l'un des rochers qui, jadis, étaient couverts par les flots. Ce trou a été évidemment produit par le frottement continu de quelques débris déposés dans une anfractuosité et auxquels l'eau de la chute a dû pendant de longues années imprimer un mouvement giratoire constant.

J'essaie de pêcher avec une ligne quelques-uns des poissons qui remontent le courant, mais je suis bientôt chassé par le froid.

Tandis que je plie mes engins, un canot aborde.

M. Marcus Smith, inspecteur général du *Canada Pacific R.*, en descend. Parti la veille pour le *Fort Francis*, il s'est vu, en raison du mauvais temps, obligé de regagner le *Kettle Fall*.

La connaissance est bientôt faite et, après avoir soupé avec lui, je passe ma soirée d'une façon fort intéressante à l'entendre causer de ses voyages dans la *Colombie Britannique* et au *cap de Bonne-Espérance*.

4 octobre. — Très-forte gelée durant la nuit.

Vers neuf heures du matin on signale l'arrivée du remorqueur avec lequel je vais continuer ma route et qui s'arrête de l'autre côté du *portage*. Ce bateau est long de 30 pieds environ et tire 4 pieds d'eau; sa machine est de 6 chevaux. Il amène deux barques en tous points semblables à celle avec laquelle nous sommes allés du *Stone Fort* au *Fort Alexandre*. Ces barques sont chargées de vivres pour les stations du gouvernement plus à l'ouest et c'est sur l'une d'elles que nous prendrons passage.

Le déchargement exige quelque temps; il est près de midi quand nous nous embarquons, après avoir dit adieu à *M. Smith* et au capitaine *Cameron*.

Au bout de quelques instants, sortant du chenal qui précède le *Kettle Fall*, nous pénétrons dans le *lac Nameaukan*. Le remorqueur est monté par un chauffeur et un mécanicien; dans chacune des barques, il y a un homme à la barre; nous marchons à raison d'à peu près 8 milles à l'heure.

L'aspect du *lac Nameaukan* n'est pas grandiose, mais très pittoresque; les sinuosités et les baies qu'on rencontre sur ses rives semblent avoir été dessinées par

la main d'un artiste; il est parsemé d'îles formées de roches généralement granitiques, mais, parfois, aussi quartzeuses ou schisteuses. Ces roches sont couvertes de sapins, de peupliers, de bouleaux, et on se demande où ces arbres peuvent trouver leur subsistance; il convient, toutefois, d'ajouter qu'ils sont, pour la plupart, petits et malingres.

Il est probable qu'un jour viendra où, dans cette région, on découvrira des mines d'or et d'argent productives.

Nous cheminons au milieu d'un véritable dédale d'îles, en faisant de nombreux détours; aussi avons-nous une trentaine de milles à parcourir pour atteindre le prochain *portage;* à vol d'oiseau, il n'est distant du *Kettle Fall* que de 25 milles.

Le froid est piquant et la neige tombe par intervalles à gros flocons. Le sol est absolument blanc et les arbres sont aussi, en partie, revêtus de leur parure d'hiver; elle forme un curieux contraste avec leur feuillage d'été qu'ils ont conservé; cela étonne un peu et produit un effet analogue à celui qu'on éprouverait en voyant une femme en toilette de bal avec un chapeau de campagne.

Arrivés au *portage* qui sépare les lacs *Nameaukan* et *Nequaquon*, un des hommes qui conduisent le bateau, va chercher de l'autre côté du *portage*, long de près de 3 milles 1/2 une petite charrette qui sert à faire le transport entre les points d'embarquement et de débarquement. En l'attendant, établis dans le chantier bâti sur le rivage, nous soupons. A sept heures, la charrette arrive; nous la chargeons et, après un trajet

d'une heure et demie, assez pénible, nous atteignons le *lac Nequaquon*, sur les bords duquel se trouve un chantier où nous nous établissons de notre mieux pour la nuit.

5 octobre. — Il y a une différence de 70 pieds entre le niveau du *lac Nameaukan* et celui du *lac Nequaquon*. Nous nous engageons dès sept heures du matin sur ce dernier.

Le remorqueur qui fait le service, est un peu plus grand que celui derrière lequel hier nous étions amarrés. Sa machine est de 11 chevaux et son tirant d'eau de 4 pieds et demi; de plus, il est demi-ponté et nous pouvons y prendre place de façon à trouver un abri contre le froid qui est très vif et la neige qui tombe menue, mais très dense.

Le *lac Nequaquon* a le même aspect que le *lac Nameaukan;* il présente les mêmes archipels d'îles rocheuses couvertes de sapins et de bouleaux, la plupart rachitiques et contrefaits; sa largeur, dans la partie que nous parcourons en commençant, n'est pas de plus de 5 à 6 milles.

Après environ 15 milles de navigation, nous tournons vers le nord-est, et nous arrivons dans ce qu'on appelle la *Grande Baie;* les rives sont ici distantes de près de 9 milles. Les eaux du lac deviennent très agitées et la neige tombe si épaisse qu'il est impossible de voir à plus de deux ou trois encâblures. Il n'y a pas à bord d'autre compas de route que le mien, mais le pilote ne peut s'en servir, il a l'habitude de ne se guider que sur les côtes, devenues pour l'instant totalement invisibles. Au bout de quelques minutes, il s'aperçoit qu'il

a fait fausse route ; le rivage est hérissé de rochers et il ne serait pas sage de continuer à marcher à l'aventure ; nous gagnons donc la côte et nous nous abritons dans la première baie qui s'offre à nous.

Au bout d'une heure, le temps s'étant légèrement éclairci, nous reprenons notre marche, très lentement. Nous sommes montés trop au nord ; regagnant l'île à l'est de laquelle nous aurions dû passer, nous retrouvons la route dont nous nous étions écartés.

Bientôt la baie se rétrécit et ses deux rives deviennent apparentes ; les rochers sont plus rares et les côtes plus basses. La végétation paraît plus riche et je remarque quelques beaux sapins. On ne rencontre plus que des îlots en petit nombre.

Après avoir parcouru environ 27 milles depuis le *lac Nameaukan*, nous atteignons des parages où les rochers reparaissent ; quelques-uns sont à fleur d'eau et deux fois nous touchons, mais sans qu'il en résulte de dommage sérieux ; nous faisons ainsi environ 3 milles, et, à deux heures, nous débarquons au *Island Portage*, après avoir parcouru sur le *lac Nequaquon* une distance totale d'une trentaine de milles.

C'est la *rivière Maligne* qui vient se déverser dans le *lac Nequaquon* par le *Island Portage*. Une digue a été établie pour élever les eaux de la rivière et permettre aux embarcations d'arriver le plus près possible du lac ; le *portage* se trouve donc ainsi artificiellement réduit à une distance de 4 à 500 yards. La différence de niveau entre le lac et la rivière est de 13 pieds.

En raison du retard que nous avons éprouvé par

suite du temps, nous ne sommes arrivés que longtemps après l'heure à laquelle on pouvait nous attendre et le bateau avec lequel nous devions continuer notre route étant reparti, nous sommes forcés de passer la nuit ici.

Le chantier est malheureusement en fort mauvais état; le vent et la neige fondue entrent sans obstacle par les interstices entre les troncs d'arbres : quelques bûcherons qui se rendent au *Fort Francis* et au *Kettle Fall* pour l'hiver, l'occupent déjà, mais ils s'empressent de nous faire une petite place. Le remorqueur qui nous a amenés les emmènera demain; ils ont mis quinze jours pour venir du *Prince Arthur's Landing* sur le *lac Supérieur*, où nous nous rendons nous-mêmes. Cela nous donne à penser.

6 octobre. — La neige a cessé et le soleil reparaît, mais il gèle assez fort. Toute la journée nous attendons la barque avec laquelle nous devons remonter la *rivière Maligne*. Quant au remorqueur avec lequel nous sommes venus, il attend aussi l'arrivée de ce bateau, pour le cas où il amènerait un chargement à destination de quelques-unes des stations du gouvernement situées sur les lacs inférieurs. Les hommes que nous avons trouvés au chantier ne peuvent donc partir et nous passons notre temps avec eux.

La plupart sont des *Bas-Canadiens;* mais quelques-uns sont venus du *Old Country*. Ils ont tous mené une vie plus ou moins accidentée et sont intéressants à connaître. Généralement ils s'expriment en bon français, mais tous parlent anglais. Ils ont des notions très exactes sur les ressources du pays, sur la politique du

Dominion, et, chose bizarre, ils suivent d'une façon étonnante les événements qui se passent en Europe.

Dans le nombre se trouve un vieil Irlandais d'une instruction très complète. Il est peut-être un peu extraordinaire, mais montre cependant dans ses appréciations un bon sens tout à fait remarquable. Ses compagnons lui marquent une véritable déférence, si bien que la nuit dernière, comme il se plaignait du froid, l'un d'eux lui donna sa propre couverture.

Vers quatre heures, comme il est probable que la barque attendue ne saurait arriver maintenant avant la fin du jour, le signal du départ pour le remorqueur est donné et tous ces braves gens se mettent en route. Nous demeurons seuls, avec la triste perspective d'être peut-être retenus ici encore demain.

Heureusement vers sept heures du soir arrive un canot de la *Compagnie de la Baie d'Hudson*, qui se rend au *Maligne Portage* et nous nous arrangeons avec le patron pour partir demain matin, dès quatre heures, avec lui. Ce patron est un Indien au service de la *Compagnie* depuis plus de quarante ans, me dit-il. Il parle très suffisamment français et anglais; il répond au nom assez singulier de *Maz-zo-bie*, en anglais *Crooked Knife*, qui lui a été donné en raison des lignes bizarres de ses jambes.

7 octobre. — A l'heure convenue nous partons. Il fait nuit noire et il m'est impossible de voir quoi que ce soit. Je me contente donc de pagayer vigoureusement pour me garantir du froid.

Les côtes commencent à se dessiner un peu, mais la neige épaisse qui tombe, nous permet de les deviner

plutôt que de les voir. Comme nous côtoyons une suite d'îlots à demi submergés, j'en conclus que nous sommes encore dans le lac factice résultant de la digue que nous avons laissée derrière nous.

Bientôt nous arrivons à une nappe d'eau étroite qui n'est, à vrai dire, qu'un élargissement de la *rivière Maligne* et auquel les Indiens donnent le nom de *Non-wa-ta-noung*, c'est-à-dire le *Lac aux eaux mortes;* il a 9 milles de longueur. Tout d'un coup nous frappons violemment contre une roche à fleur d'eau que le peu de jour n'a pas permis au patron de voir, et nous gagnons rapidement la côte pour constater l'étendue du dégât. Il est moindre que nous le supposions et nous n'avons pas à nous arrêter.

Enfin le jour paraît, terne et gris. Les côtes sont basses et couvertes de forêts assez belles, mais qui, sur la rive droite, ont été, il y a quelques années, dévastées par l'incendie.

Nous entrons dans la *rivière Maligne*, proprement dite, dont la largeur varie entre 200 et 300 yards. Sur la rive gauche, une épaisse forêt; sur la rive droite, des arbres dénudés et à demi déracinés. Le contraste est assez pittoresque. Au bout de 2 milles environ, nous atteignons un rapide que nous remontons pendant près de deux tiers de mille, mais qui nous oblige ensuite à un *portage* de 200 ou 300 yards; un peu plus loin, nous arrivons au *Maligne Portage.* Nous avons fait avec le canot à peu près 12 milles 1/2.

A la partie supérieure du *Maligne Portage*, on a construit encore une digue barrant la rivière qui, à un demi-mille plus haut, sort du *Sturgeon Lake;* c'est là que

nous espérions trouver le remorqueur faisant le service sur le lac.

Il ne doit être de retour que ce soir, et régulièrement ne devrait repartir qu'après-demain. L'agent du gouvernement qui nous donne asile, très gracieusement, s'arrange cependant pour que demain il nous conduise au *Pine Portage*, de l'autre côté du *Sturgeon Lake*.

8 octobre. — A neuf heures nous montons dans la barque qui, lorsque nous serons sortis de la rivière, sera prise à la remorque par le petit vapeur arrêté à l'entrée du lac. Il nous faut d'abord remonter un rapide; nous sommes huit en tout, six aux avirons, un à l'avant et l'autre à la barre. Quatre fois nous essayons sans succès de franchir le passage; nous sommes plus heureux à la cinquième tentative, mais cela nous a pris plus d'une heure et il est dix heures passées quand, remorqués par le steamer, nous entrons dans le *Sturgeon Lake*.

Le niveau de ce lac est de 20 pieds supérieur à celui du *Maligne River* et de 1,207 pieds au-dessus du niveau de la mer. Dans sa plus grande largeur, il a environ 3 milles; sa largeur moyenne n'est pas, toutefois, de plus de 1 mille 1/2. Il est long de 26 milles. Il est entouré d'une ceinture de collines boisées d'une assez grande élévation, mais les côtes sont moins découpées que ne le sont celles des lacs que nous laissons derrière nous; on y rencontre aussi moins d'îles.

Pendant 12 milles environ, bien que sur les rives on aperçoive quelques rochers, les arbres sont d'assez belle venue; au delà, les roches deviennent plus apparentes et la végétation s'appauvrit; les arbres dé-

garnis de branches, à demi brisés, témoignent de la violence des ouragans qui, venant de l'est, sévissent durant les longs hivers.

A deux heures nous arrivons à l'embouchure de deux petits cours d'eau qui, partant d'un même point, se jettent tous deux, à une courte distance l'un de l'autre, dans le *Sturgeon Lake*. Ils ont été appelés pour cette raison les *Deux Rivières*. Nous laissons là le steamer et nous continuons notre route à l'aviron, remontant la rivière de droite qui n'a pas plus de 50 pieds de large et qui est encombrée d'herbes et de troncs d'arbres entraînés au moment de la fonte des neiges. Durant les crues, les eaux évidemment inondent les rives à une assez grande distance et amènent des débris de tout genre qui recouvrent le sol rocheux primitif et permettent aux saules et aux peupliers de croître librement. A l'embouchure, il existe des marais auxquels de pareils dépôts successifs ont dû donner naissance.

Le courant n'est pas rapide, mais nous n'avançons que lentement, brisant à chaque coup d'aviron la glace, épaisse déjà de près d'un demi-pouce. Deux fois nous touchons sur des rochers à fleur d'eau, mais sans éprouver d'avaries; puis, à un coude de la rivière, nous atteignons un endroit des plus pittoresques, où une muraille de rochers de près de 100 pieds de hauteur forme comme un grand cirque. Cette muraille est couronnée de sapins superbes couverts de neige. Un peu plus loin, nous retombons dans des marécages et nous arrivons au *portage des Deux Rivières*, long de trois quarts de mille.

Une route en assez bon état permet d'effectuer le transport du bagage avec un chariot traîné par deux chevaux. Mais nous sommes obligés d'abord d'aller à la recherche de ces animaux, qu'on laisse librement errer dans le voisinage, pour trouver les quelques feuilles et les herbes qui constituent leur seule nourriture. Grâce à la neige qui couvre le sol, nous les suivons à la piste, et, les ayant repris, nous les attelons au chariot avec lequel nous amenons nos *impedimenta* de l'autre côté du *portage*, sur le *Pine Lake.*

Celui-ci doit son nom à l'épaisse forêt de sapins qui pousse sur ses bords. Il a une longueur de 1 mille 1/2; son niveau est de 1,286 pieds au-dessus de celui de la mer et est supérieur de 79 pieds à celui du *Sturgeon Lake.* Il ne nous faut pas longtemps pour traverser le lac et nous arrivons au *Pine Portage;* il n'est que d'un quart de mille. De l'autre côté de ce *portage*, nous trouvons un chantier où nous nous établissons pour la nuit, sur les bords du *lac Kaogasikok.*

9-10 octobre. — Le *lac Kaogasikok*, qu'on appelle aussi *Pickerel Lake*, est à 1,307 pieds au-dessus du niveau de la mer et à 21 pieds au-dessus de celui du *Pine Lake.*

Les moyens de transport nous faisant défaut pour continuer notre route, nous sommes obligés de demeurer ici. Les ouragans de neige se succèdent sans interruption, et, en raison de l'état de délabrement du chantier, c'est avec peine qu'on arrive à se garantir du froid. Les vivres sont rares; le malheureux agent du gouvernement qui fait les fonctions de *station master*, manque absolument d'huile pour la lanterne destinée à

éclairer le *log house*. Nous avons recours à nos ressources personnelles, et c'est grâce à une des dernières bougies de notre petit approvisionnement, que nous ne sommes pas réduits à souper à la chute du jour et à nous coucher de suite après.

Le 10 au soir, le remorqueur que nous attendions arrive. Il est analogue aux derniers, mais la barque amarrée derrière est plus grande; elle est pontée et peut être de 70 à 80 tonneaux. Les passagers qu'elle amène débarquent; ce sont encore des ouvriers du gouvernement. Le chantier est encombré; ce que voyant, les nouveaux arrivés, après avoir soupé, se décident, à contre-cœur, à passer la nuit à bord.

11 octobre. — Le temps s'est levé, mais le froid est piquant. Le déchargement de la barque est rapidement opéré, et, tandis que les gens arrivés hier reprennent leur route vers l'ouest, nous continuons la nôtre vers l'est sur le lac *Kaogasikok*, dont la longueur totale est de 18 milles. Sa largeur est variable, mais ne dépasse pas 1 mille 1/2. Il est entouré d'une ceinture de collines couvertes d'épaisses forêts de bouleaux et de sapins, et parsemé d'îles assez nombreuses. Les roches granitiques qui constituent le terrain sont peu apparentes, étant presque partout recouvertes d'une couche légère de terre végétale.

Au bout d'environ 14 milles, le lac se rétrécit et ne forme plus qu'une sorte de rivière qui s'est élargie par suite de la construction d'une digue que j'ai négligé de signaler près du *Pine Portage*, et en conséquence de laquelle les eaux ont monté et inondé les deux rives. Puis, nous pénétrons dans une sorte de baie de 2 milles

de largeur, au fond de laquelle se trouve le *prench Portage.*

Ce *portage* a 2 milles et se termine au lac *Windegoostigon*, sur les bords duquel nous trouvons un chantier confortablement installé et où nous faisons une halte assez longue.

Au bout de deux heures, nous nous embarquons sur une barque presque semblable à celle que nous venons de quitter. Pendant 1 mille environ nous naviguons sur une sorte de rivière qui sert de déversoir au lac; son niveau a été un peu élevé au moyen d'une digue et les rives se trouvent inondées; puis, nous atteignons le lac proprement dit, dont la largeur ici est d'environ deux tiers de mille. Le niveau de ses eaux est de 1,338 pieds au-dessus de celui de la mer.

A un chenal assez étroit, bordé des deux côtés d'immenses forêts, de bouleaux presque exclusivement, succèdent une nappe d'eau assez large, puis, plus loin, un chenal encore parsemé de roches à fleur d'eau.

A 6 milles du *French Portage*, l'homme qui est à la barre me montre un sapin qui paraît à demi brûlé, dépourvu de branches et au sommet duquel est une petite croix.

On pourrait penser au premier abord qu'elle a dû être clouée là, mais il semble vraiment que ce soit le résultat d'un jeu singulier de la nature. Ce qui est certain, c'est qu'elle a toujours existé de mémoire d'homme. *Maz-zobie*, l'Indien avec lequel nous sommes partis de *Maligne*, affirme l'avoir vue, il y a plus de cinquante ans déjà. Elle est connue dans toute cette région sous le nom de *the NorthWest lonely Cross, la Croix solitaire du Nord-Ouest.*

Un peu au delà, sur un petit promontoire, j'aperçois un cercueil indien supporté sur quatre poteaux; puis, un autre plus loin. C'est un mode de sépulture différent de celui que j'ai pu constater jusqu'ici.

Nous passons l'îlot de quelques yards carrés, dont les arbres seuls émergent de l'eau, qui a fait donner au lac le nom qu'il porte et, ayant en trois heures parcouru nos 15 milles, nous atteignons à cinq heures du soir le *portage Brûlé*, où nous trouvons un chantier en bon état et qui nous offre un excellent abri.

12-16 octobre. — Le *portage Brûlé* est long de trois quarts de mille. De l'autre côté se trouve le *Barrel Lake*, dont le niveau est de 1,497 pieds au-dessus de celui de la mer. Le *Barrel Lake* a environ 8 milles de long et il est séparé du *lac des Mille Lacs* par le *Barrel Portage*.

Pendant quatre jours nous attendons l'arrivée du remorqueur; le temps est affreux et la neige très abondante; il est presque impossible de sortir.

Le gouvernement a ici quelques employés qui commencent à s'inquiéter, les vivres tirant à leur fin; l'un d'eux part en canot avec un Indien pour le *BarrelPortage;* ils comptent pousser jusqu'au *height of Land's Portage*, de l'autre côté du *lac des Mille Lacs*, afin d'obtenir quelques nouvelles.

Mais, à six heures, ils reviennent. Le *lac des Mille Lacs* est gelé aussi loin que la vue peut s'étendre, et la traversée n'est pas possible, disent-ils; l'embarcation serait immédiatement coupée par la glace. C'est le motif qui, sans doute, empêche le remorqueur d'arriver.

Si la température se radoucit, peut-être la navigation sera-t-elle ouverte pour quelques jours encore;

mais, si l'hiver s'établit sérieusement, nous risquons fort d'être retenus au *Barrel Portage* jusqu'à ce que la glace soit assez épaisse pour que nous puissions traverser les lacs en marchant. Après mûre réflexion, je crois qu'il vaut mieux, coûte que coûte, essayer d'arriver le plus tôt possible jusqu'au *Heigt of Land. Belmont* se rallie à cet avis et quatre hommes qui ont été employés aux travaux du tracé du chemin de fer, arrivés avant nous au *portàge Brûlé*, viennent me dire qu'ils sont prêts à tenter l'aventure, eux aussi. Le trajet jusqu'au *Barrel portage* n'offrira pas de difficultés; de l'autre côté, il nous faudra cheminer avec une des barques que le vapeur remorque d'ordinaire; mais, comme il n'y a pas d'avirons, nous devons passer encore ici la journée de demain pour en fabriquer.

17 octobre. — Nous ne possédons comme outils que trois haches, et une grande partie du jour est employée à faire les avirons que nous emporterons avec nous.

Dans la soirée arrive un chef indien, *Blackstone*, accompagné de deux hommes. Il est porteur d'une lettre dans laquelle le pilote du remorqueur mande qu'il est pris dans les glaces à 2 milles environ du *portage Baril*, qu'il lui est impossible d'avancer plus loin et que, dans la soirée, il compte profiter du chenal derrière lui, qui ne s'est pas refermé, pour retourner à son point de départ.

Il n'y a donc pas à hésiter et nous nous mettrons en route demain.

18 octobre. — A huit heures du matin nous partons, *Belmont* et moi, avec les quatre hommes décidés à courir la chance avec nous, et sept autres qui nous

accompagnent jusqu'au *Barrel Portage*, pour [nous aid à faire passer sur le *lac des Mille Lacs* la chaloupe av laquelle nous comptons faire la traversée et qui : trouve en bas du *portage*.

Les bords du *lac Baril* ne sont pas très rocheux dai la première portion que nous parcourons; des collin assez élevées et boisées forment l'arrière-plan. Le tem s'est légèrement radouci et un magnifique soleil d'hiv fait merveilleusement ressortir les teintes diverses d feuillage des bouleaux et des sapins; l'azur du ciel : reflète dans les eaux calmes du lac comme dans un in mense miroir, d'environ deux tiers de mille de largeu

Au bout de 2 milles les rochers deviennent plu nombreux, quelques îlots surgissent çà et là et les bou leaux font place presque exclusivement aux sapins puis ils reparaissent et se trouvent mêlés aux sapin en nombre presque égal.

Au bout de 8 milles de navigation, nous atteignon le *portage Baril*, et, sans perdre de temps, ayant tiré l chaloupe sur le rivage, nous la poussons au moyen d rouleaux, sur une distance de plus d'un 1/2 mille, jus qu'au *lac des Mille Lacs*. Il est pris, ainsi qu'on nou l'avait dit, et la glace, épaisse de deux pouces, se pr longe à perte de vue. Rapidement nous en cassons asse pour faire un bassin dans lequel on puisse mettre l'en barcation à flot, et bientôt elle s'y trouve en sûreté. Le sept hommes venus seulement pour nous aider dans c travail, nous souhaitent bonne chance alors, et reparten pour le *portage Brûlé*. Quant à nous, nous restons livré à nous-mêmes, et, après un léger repas, nous nous en barquons.

Trois à l'avant brisent la glace à grands coups de masses en bois dont nous avons eu soin de nous pourvoir dans la forêt voisine; deux autres, à l'aide de longues perches et prenant appui sur la glace, poussent la chaloupe lentement à mesure que le chenal est ouvert; le sixième est à la barre et cherche avec le plus grand soin à faire éviter tout choc contre les glaçons.

Enfin au bout de deux heures et demie d'un travail sans relâche et n'ayant parcouru, cependant, durant ce temps que 2 milles, nous arrivons à un point où la navigation est ouverte. Il est temps; en dépit de toutes les précautions que nous avons prises, une large voie d'eau vient de se produire. Mais nous pouvons gagner la terre pour nous réparer; si l'avarie était survenue tandis que nous étions engagés encore au milieu des glaces, nous aurions eu, j'imagine, quelque peine à nous tirer d'affaire.

A peine venions-nous de débarquer, et tandis que nous travaillons à calfater le trou béant large de 15 pouces au moins, ouvert à l'avant de notre embarcation, un peu au-dessous de la ligne de flottaison, nous entendons qu'on nous hèle de l'autre côté du lac. Notre opération terminée, nous nous dirigeons vers l'endroit d'où l'on nous appelait. Un chenal ouvert dans la glace nous permet d'y arriver, et nous trouvons établis sur la berge les hommes qui formaient l'équipage de la grande barque pontée servant à opérer le transport sur le *lac des Mille Lacs.* Depuis deux jours déjà, ils sont là. La glace a ouvert une voie d'eau considérable dans leur bateau, à demi submergé à quelques brasses du rivage. Le vapeur qui l'avait en remorque, a eu juste le temps de l'amener jusque près de terre et, laissant

l'équipage opérer le sauvetage de la cargaison, il est reparti de crainte d'être arrêté à son tour. Ces hommes ont sauvé ce qu'ils ont pu, entre autres une dizaine de moutons vivants, à destination de l'une des stations de l'intérieur pour la provision d'hiver; des caisses contenant des objets de tout genre, des tonneaux de salaisons, etc., gisent épars sur le sol, épaves de ce véritable naufrage. Le reste du chargement est sous l'eau et semble perdu.

Notre chaloupe ne peut prendre tout le monde; d'ailleurs, il faut que quelques hommes restent pour garder ce qui a été amené à terre, jusqu'à ce qu'on ait trouvé un moyen de transport; nous n'en prenons donc que deux, dont le pilote de la barque sombrée, et nous nous mettons en route pour le *Height of Land,* à 18 milles de distance.

Le *lac des Mille Lacs*, dont le niveau est de 1,494 pieds au-dessus la mer, ne communique pas avec le *Barrel Lake;* il a son déversoir plus au nord. Il mérite à tous égards le nom qui lui a été donné; parsemé d'un nombre d'îles véritablement prodigieux, c'est plutôt une succession de lacs qu'un lac unique et nous devons nous estimer heureux d'avoir embarqué un pilote. Autrement, nous aurions risqué fort de nous égarer.

Nous sommes sept maintenant, pouvant nous relayer aux avirons, et nous avançons rapidement. Le paysage est superbe et, au moment du coucher du soleil, il se produit de magnifiques effets de lumière.

A dix heures du soir nous abordons au *Height of Land,* mais pour trouver la station encombrée par quarante ou cinquante ouvriers employés au levé du chemin de

fer, qui sont arrivés du nord avec cinq ou six ingénieurs et regagnent les provinces de l'est pour l'hiver. C'est avec peine que nous trouvons à nous caser pour la nuit.

19 octobre. — Le Height of Land, c'est-à-dire la ligne de partage des eaux entre le bassin du *lac Supérieur* et celui de la *baie d'Hudson*, n'est qu'à 1,500 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Un *portage* de 2 milles sépare le *lac des Mille Lacs* du *lac Kasheboine*, qui se trouve de l'autre côté de la ligne de partage des eaux et sur lequel nous nous embarquons vers neuf heures du matin, prenant passage sur un petit transport à vapeur avec les ingénieurs et leurs ouvriers.

Le *lac Kasheboine* n'est pas très large; la nature du sol y est sensiblement analogue à celle du versant opposé; les essences d'arbres de cette région paraissent être aussi les mêmes que dans la région que nous venons de quitter.

Après une traversée de 10 milles sur le *lac Kasheboine*, nous arrivons au *portage* qui le sépare du *lac Shebandowan*. Ce *portage* n'a guère que trois quarts de mille. Un petit steamer nous attend et, après une halte d'environ une heure, nous reprenons le cours de notre voyage.

Le *lac Shebandowan* dont le niveau est à 1,473 pieds au-dessus de la mer, ressemble beaucoup à celui que nous venons de parcourir; nous le traversons dans la plus grande longeur (19 milles), et vers trois heures nous arrivons au terme de notre navigation. Une largeur d'un demi-mille de glace empêche le vapeur d'arriver à l'endroit habituel et il est obligé d'aborder à un tiers

de mille plus au nord. Le débarquement offre quelq difficulté, et, pour gagner la terre, chacun à son tour glisse le long d'une poutre qui met en communicati le rivage et le pont du bateau.

20 octobre. — Les chariots qui, du *lac Supérieu* amènent sur le *lac Shebandowan* tout ce qui est à de tination du territoire de *Keewatin*, et sur lesquels no comptions pour arriver à *Prince Arthur's Landing*, so repartis depuis vingt-quatre heures; en raison des glac on n'attendait plus l'arrivée du transport à vapeur. Il n'e reste plus qu'un seul sur lequel on charge notre baga et le corps d'un pauvre Indien qui était attaché à un d groupes chargé de la triangulation de la partie d territoire où doit passer le chemin de fer. Il est mort y a deux jours, dans un *portage*. Sa famille est établ près de *Prince Arthur's Landing* et on lui rappor ses restes. Nous suivons à pied *Belmont* et moi.

Le pays est accidenté et la végétation médiocre. L sol, pourtant, paraît meilleur que nous ne l'avons v encore depuis que nous avons quitté le lac *Winnipeg*, il semble qu'on pourrait l'utiliser pour l'agriculture.

Au bout de 2 milles, nous arrivons à la *rivièr Matawin*, très encaissée, et dont le cours est parsem de rapides. Les eaux à cette époque de l'année son trop basses; autrement nous eussions pu achever notr voyage en canot. Nous cheminons encore péniblemer pendant une quinzaine de milles, suivant un mauva chemin dans un sol détrempé; à deux heures une plu diluvienne vient nous surprendre, et, ayant atteint u peu plus tard un chantier connu sous le nom de *Brown house*, nous nous y arrêtons pour la nuit.

21 octobre. — Dès qu'il fait jour nous nous remettons en marche. Il ne pleut pas, mais dans certaines portions de la route, le sol argileux est si glissant que cette dernière partie de notre voyage est loin d'être facile ou agréable.

Les forêts que nous traversons ont, à diverses époques, été ravagées par des incendies considérables et on ne rencontre qu'un petit nombre d'arbres qui vaudraient la peine d'être exploités.

Au bout de 2 milles, le chemin se rapproche de la rivière *Matawin*, qu'il suit pendant un court espace de temps à une petite distance. Cinq milles plus loin, nous rencontrons les premiers travaux du chemin de fer, et, dans le voisinage, quelques défrichements. Un pont en bois nous permet de traverser le *Matawin;* enfin, à dix heures et demie, ayant fait 10 milles depuis *Brown's house*, nous arrivons au confluent des deux rivières *Matawin* et *Kaministiquia.* Comme la première, celle-ci est parsemée de beaucoup de rapides et les Indiens l'appellent, pour cette raison, *Gah-mah-na-tek-wa-iahk.*

La construction du chemin de fer, depuis le *lac Supérieur* jusqu'ici, est presque achevée. Déjà on a élevé quelques-uns des bâtiments de la future station qui doit être établie en cet endroit ; dans l'un d'eux habite avec sa femme, l'ingénieur de la ligne, *M. Taylor;* ils nous invitent à luncher.

Je vais ensuite examiner avec *M. Taylor* le pont en charpente destiné au chemin de fer et qui est presque terminé. La *Kaministiquia,* au point où ce pont a été jeté, peut avoir 200 pieds de large.

A cinq heures du soir, *M. Taylor* nous fait monter sur le train de ballast qui ramène les ouvriers au *fort William;* nous sommes les premiers voyageurs sur cette ligne complétement étrangers aux travaux, et nous avons donc ainsi, en quelque sorte, l'honneur d'inaugurer le chemin de fer du *Canada Pacific*.

La voie ferrée suit pendant quelque temps la rivière, qui est d'un aspect très pittoresque, puis s'écarte vers le nord, de sorte que nous n'avons pas la possibilité de voir sur son cours une chute fort belle, paraît-il, et qui mériterait une visite. Nous traversons une région marécageuse où la végétation est des plus misérables et, à la nuit, nous arrivons au *Town's Plot*, à 5 milles du *fort William*, à l'embouchure de la *Kaministiquia*. Un *ferry-boat*, une heure plus tard, nous prend et nous dépose enfin au *Prince Arthur's Landing*, le terme de notre voyage dans le nord-ouest.

Depuis le *Stone Fort*, nous avons parcouru une distance de près de 450 milles.

IV

DU PRINCE ARTHUR'S LANDING A RIVIÈRE DU LOUP — LE SAGUENAY

22 OCTOBRE — 16 NOVEMBRE

Prince Arthur's Landing et ses environs. — Silver Islet. — Les côtes nord du lac Supérieur. — Le canal et les rapides du Sault Sainte-Marie. — La rivière Sainte-Marie. — Le lac Huron. — Arrivée à Sarnia. — Courts séjours à Toronto, Ottawa, Montréal et Québec. — Les Coves du cap Rouge. — Un bain involontaire. — La baie de Ha! Ha! — Chicoutimi. — Le cours inférieur du Saguenay. — Retour à Rivière-du-Loup.

22 octobre. — C'est aujourd'hui dimanche, et, comme en Angleterre ce jour-là, dans le *Dominion* les bureaux des diverses administrations sont toujours fermés.

Or, depuis que j'ai quitté *Chicago*, c'est-à-dire depuis près de trois mois, je suis sans nouvelles de France, et celles que j'ai reçues alors avaient trois semaines déjà de date; de plus, je n'ai pas d'effets de rechange et les vêtements que je porte depuis mon premier départ de *Winnipeg* pour l'intérieur, commencent à m'abandonner, en dépit des réparations nombreuses et fort habiles, je dois le dire, toute modestie à part, que je leur ai fait subir; enfin, je suis sans argent, à tel point que

pour achever la route, j'ai dû, en quittant *Fort Francis*, accepter les avances qu'a bien voulu me faire *M. Lillie* sur sa bourse personnelle.

Heureusement chacun montre le plus gracieux empressement à m'obliger. En dépit de la solennité du jour, à la poste on me donne mes lettres, l'officier de la douane qui, depuis deux mois, a en dépôt, dans ses magasins, les caisses de mon compagnon et les miennes, nous les fait livrer, et, à la maison de banque sur laquelle j'ai une lettre de crédit, le directeur me verse immédiatement les fonds dont j'ai besoin. Tout cela est fait dans la matinée.

Belmont, qui est très désireux de quitter le nord-ouest et de rentrer aux *États-Unis*, apprenant que le steamer à destination de *Duluth* part à midi et demi, se décide sur-le-champ à en profiter pour gagner de *Duluth* par le chemin de fer, *Chicago*, puis *New-York*. Je le conduis à bord, et, lui souhaitant bon voyage, je lui dis au revoir.

Quant à moi, j'attendrai le bateau à vapeur qui, par le *lac Supérieur* et le *lac Huron* me mènera à *Sarnia*, d'où je gagnerai par le chemin de fer *Toronto*. Je rentre à l'hôtel où je suis descendu, et je passe ma journée à lire et relire les lettres des parents et des amis que j'ai laissés de l'autre côté de l'océan.

23 octobre. — Le steamer sur lequel je dois prendre passage n'arrivant que demain, j'utilise mes loisirs à parcourir la petite ville où je me trouve arrêté, et les environs.

Prince Arthur's Landing a été ainsi nommé par le général commandant l'expédition dirigée en 1870

contre les insurgés du *Manitoba.* C'est là que les troupes opérèrent leur débarquement.

Aujourd'hui on y trouve une population fixe de 8 ou 900 âmes. Mais à certains moments au printemps, quand arrivent les ingénieurs et les ouvriers employés au tracé du chemin de fer ; à l'automne, quand les uns et les autres reviennent de l'intérieur, ce chiffre est au moins doublé.

La petite ville prend alors une vie et une animation extraordinaires. Tous ces *bushmen* ont des costumes étranges et pittoresques pleins de couleur locale ; naturellement, quelques-uns parfois sont bruyants, et, de temps à autre, on se heurte à quelque brave garçon qui a plus que de raison fêté la dive bouteille ou bu un verre ou deux superflus de whisky ou de brandy, — celui-là est assurément excusable, il en a été probablement privé depuis longtemps, — mais en tout cas, nulle part on ne voit de ces rixes, agrémentées de coups de revolvers, si fréquentes aux États-Unis, dans les villes de l'ouest limitrophes de la civilisation.

Prince Arthur's Landing est situé à 185 milles de *Duluth*, sur la côte ouest de *Thunder Bay.* Cette baie, longue de 25 milles, large de 12, est assez bien abritée. On y a construit une jetée de 350 ou 400 pas qui permet aux plus gros navires du lac de venir débarquer ou prendre des marchandises. Des bâtiments tirant jusqu'à 16 pieds d'eau, peuvent aborder à l'extrémité de la jetée.

Dans les environs, le *gneiss* est commun, mais les roches les plus ordinaires sont le *trapp* et le *diorite* où l'on trouve des filons de quartz argentifère dont quel-

ques-uns sont exploités. La plus importante de ces mines, le *Shimiah Mine*, à 3 milles 1/2 seulement du *Landing*, appartient à une compagnie américaine; les autres mines les plus productives sont l'*Ontario Mine*, le *Canada Mine*, le *Beck Mine*. Toutefois, dans aucune, les travaux ne sont, pour le moment, poussés très activement.

Dans quelques endroits, on trouve de très beaux spécimens de *quartz hyalin violet*, autrement dit, d'*améthyste*.

La baie en face du *Prince Arthur's Landing*, est parsemée d'îles de basalte. La plus remarquable a reçu le nom de *Pic Island*, en raison de sa forme, qui présente une analogie frappante avec celle du plat favori des Anglais. Les rochers dans cette île, s'élèvent perpendiculairement à une hauteur d'environ 700 pieds au-dessus du lac. Il existe, paraît-il, au sommet une petite nappe d'eau.

A 3 milles 1/2 au sud-ouest du *Landing*, se trouve le *fort William*, un des postes les plus importants de la *Compagnie de la Baie d'Hudson*. Il est situé à l'embouchure principale de la rivière *Kaministiquia*, large en cet endroit de plus de 350 pieds, profonde de 60 environ et qui pourrait servir d'abri aux navires du plus fort tonnage. Une barre, formée par un banc argileux, en obstrue actuellement l'entrée; mais on travaille à l'ouvrir; *M. Samuel Hazlewood, district engineer* du chemin de fer, propose de fermer les deux bras inférieurs pour accroître la force du courant, qui nettoiera ainsi certainement le passage.

Le *fort William*, qui date de longtemps déjà, est

considérable et remarquablement construit. Il est commandé par le capitaine *Mac Intyre*, au service de la *Compagnie* depuis quarante ans peut-être, et dont le nom est populaire dans toute cette région. C'est par son intermédiaire que je renvoie à *M. Lillie* la somme qu'il a bien voulu m'avancer.

En remontant la rivière, j'aperçois sur la rive droite à 2 milles au-dessus du port, une mission catholique importante, composée de métis et d'Indiens. En face, se trouve l'habitation de *M. Hazlewood;* puis, du même côté et à 2 ou 3 milles plus haut, la tête de ligne du chemin de fer où je suis descendu hier du train de ballast. C'est ce qu'on appelle le *Town Plot;* mais, en dehors des employés du gouvernement, il n'y a pas encore plus d'une dizaine de familles établies en cet endroit.

24 octobre. — Le bateau à vapeur doit arriver aujourd'hui, mais on ne sait pas exactement à quelle heure, et, comme il ne fera sans doute que toucher, je ne puis continuer ma promenade dans les environs; je risquerais de le manquer. Le temps est déplorable, et cela me console de mon inaction forcée.

Ce n'est qu'à minuit que le steamer est signalé; il ne tarde pas à accoster, et je me rends à bord avec un certain nombre des ingénieurs du chemin de fer qui, comme moi, vont à *Toronto* et *Ottawa.* Le bateau jauge 1,000 tonneaux; il a 12 pieds de tirant d'eau et sa machine est de 800 chevaux.

On embarque une bière contenant le corps d'un garçon de dix-huit ans, attaché aux travaux de triangulation du chemin de fer, qui, le même jour où nous nous ou-

vrions un passage dans la glace sur le *lac des Mille Lacs*, s'était noyé en essayant de traverser sur la glace la rivière *Seine*, à 15 milles environ au nord de l'endroit où nous nous trouvions, afin d'aller à la recherche du bateau qui devait venir le prendre, lui et ses compagnons. Puis, à deux heures du matin, le vapeur se met en marche et je gagne ma cabine.

25 octobre. — En m'éveillant à six heures, je suis fort étonné de constater que nous sommes arrêtés. Je monte sur le pont et j'apprends que, en raison d'un ouragan qui sévit sur le grand lac et ne nous permet pas de nous y aventurer, nous avons dû jeter l'ancre à l'abri d'une petite île où l'on exploite le minerai tiré de *Silver Islet*, situé en face de nous.

Une jeune fille qui, à l'insu de ses parents, s'est embarquée avec un homme, veuf tout récemment de sa première femme, et que, en dépit de sa famille, elle veut épouser, profite de cet arrêt forcé. Au *Landing*, elle n'avait pu se procurer la *licence* nécessaire, et elle s'était mise en route avec l'individu qu'elle aime, pour la province d'*Ontario*, pensant obtenir là la dispense obligée. Les deux amoureux, prenant à bord des témoins de bonne volonté, se hâtent de se rendre chez le pasteur de l'endroit et reviennent au bout d'une heure, mariés.

Quant à moi, je vais visiter l'établissement où se trouve le minerai. Les pilons employés, pesant chacun 750 livres, sont au nombre de 60. On peut travailler environ 60 tonnes de minerai par jour. Comme force motrice, on se sert d'une machine de 250 chevaux-vapeur. *M. Frue*, qui est à la tête de l'exploitation,

n'est malheureusement pas là, et je ne puis obtenir du contre-maître les quelques renseignements que j'aurais voulu avoir, spécialement au sujet des avantages qu'offre une nouvelle *vanning machine*, inventée par *M. Frue*, dans laquelle les toiles métalliques employées d'ordinaire, sont remplacées par des toiles en caoutchouc, sur lesquelles se dépose le métal précieux.

Silver Islet, d'où l'on tire le minerai, est à environ 25 milles du *Prince Arthurs' Landing*, et à trois quarts de mille de la côte nord du *Thunder Cape*. Cet îlot, à l'origine avait à peu près 100 pieds carrés; il se trouve considérablement agrandi aujourd'hui, par les débris de rocs tirés de la mine et qu'on a jetés sur les bords, dans le lac. La mine a été ouverte en soixante et onze jours, et jusqu'à l'année dernière a été productive. On y a employé jusqu'à deux cents ouvriers à la fois.

Le minerai le plus riche a été trouvé à 360 pieds environ de profondeur; depuis, la quantité d'argent obtenue a été en diminuant à mesure qu'on est descendu davantage. La galerie inférieure se trouve actuellement à 450 pieds et ne donne plus que ce qu'il faut pour couvrir les frais.

Les ouvriers viennent d'être renvoyés pour la plupart et on pratique des sondages pour s'assurer de l'utilité qu'il y aurait à poursuivre les travaux.

Une quantité considérable du minerai qui a été extrait, n'a pu être travaillée encore; par suite, l'établissement que je visite est en pleine activité, mais il sera fermé quand la saison sera un peu plus avancée.

A huit heures du soir la tempête s'est un peu calmée et nous appareillons.

26 octobre. — Assez gros temps toute la nuit, et une bonne moitié des passagers ne paraît pas à table à l'heure du déjeuner.

Le capitaine s'est vu contraint de s'écarter de la route qu'il suit d'ordinaire, et au lieu de traverser le lac, d'en côtoyer la côte nord, de façon à pouvoir, si cela devenait nécessaire, relâcher dans l'une des baies qui se trouvent aux embouchures des rivières déversant leurs eaux dans le lac.

Partout ailleurs, le rivage est bordé de rochers à pic et qui ne permettent pas d'aborder.

Vers le soir, nous passons dans le chenal qui sépare l'île de *Michipicoton* de la terre ferme. Cette île, qui a une quinzaine de milles de longueur et 7 ou 8 de largeur, appartient au *Canada*. Les rochers que j'y aperçois semblent être des basaltes; des beaux bois d'érable poussent à l'intérieur. On y a découvert du cuivre et de l'argent, mais il n'y a pas eu encore jusqu'ici de mine ouverte.

En face se trouve la baie de *Michipicoton*, où plusieurs rivières viennent se jeter dans le lac et où sont établis une mission catholique et une factorerie de la *Compagnie de la Baie d'Hudson*.

Sur les côtes, ce sont surtout les roches de granit ou les dunes de sable qui dominent.

Pendant la nuit, nous passons à une courte distance du phare de *White Fish Point*, dans le *Michigan*, et nous allons, sous très petite vapeur, gagner le *Tequamenon Bay*, pour attendre le jour avant de nous engager dans les passes qui séparent le *lac Supérieur* du *lac Huron*.

27 octobre. — Au jour, le steamer reprend sa marche.

Six milles seulement nous séparent du *Sault Sainte-Marie.* Nous passons entre deux promontoires, *Gros Cap,* formé de roches de porphyre, sur le territoire du *Dominion,* et *Iroquois Point,* dont les roches de grès se projettent dans les eaux du lac, sur le territoire américain ; puis, nous entrons dans la baie connue sous le nom de *Waiska Bay.* Les côtes sont ici sablonneuses et plates ; à l'arrière-plan, on aperçoit quelques ondulations couvertes de sapins.

Le soleil levant éclaire le paysage qu'animent quelques barques de pêcheurs dont les huttes sont groupées sur le rivage.

Un peu plus loin, nous rencontrons trois grands voiliers remorqués par un vapeur : je rentre pour tout de bon dans la civilisation.

Vers huit heures, nous arrivons aux rapides qu'on désigne sous le nom de *Sault Sainte-Marie.* Ces rapides ont une largeur de trois quarts de mille et se prolongent sur une distance d'un peu plus de 1 mille. La différence de niveau entre le point où ils commencent et celui où ils finissent, est de 22 pieds. Sur la rive américaine, on a construit un canal pour permettre aux bâtiments de communiquer du *lac Supérieur* avec les grands lacs. Ce canal, commencé en 1855, fût terminé en moins de deux ans. Il est long d'un peu plus de 1 mille ; il est pourvu de deux bassins de 350 pieds de long, profonds de 12 pieds 1/2 chacun, et de trois écluses.

On travaille en ce moment à la construction de deux bassins qui auront 515 pieds de longueur et 16 pieds de profondeur, destinés à remplacer ceux actuellement en usage.

Tandis que notre steamer effectue le passage et renouvelle sa provision de charbon, je prends un canot avec un des ingénieurs du chemin de fer *Canada Pacific*, qui a fait route avec moi depuis le *Height of Land;* deux métis dirigent notre embarcation et nous nous donnons le plaisir de descendre le courant, ce que, suivant l'expression pittoresque anglaise, on appelle *shoot the rapids*. C'est un exercice qui parfois est fort amusant et n'est pas exempt de danger; mais les rapides du *Sault Sainte-Marie* sont, en somme, malgré leur réputation, fort anodins; ils ne peuvent être comparés à d'autres que j'ai rencontrés et descendus en diverses circonstances.

Nous rejoignons le steamer au petit village situé au-dessus du canal, sur la rive canadienne, qui porte, comme celui qui se trouve en face, sur le territoire des États-Unis, le nom de *Sault Sainte-Marie*. Près de celui-ci les Américains ont établi un poste militaire décoré du nom de *fort Brady;* il y a sur l'autre rive une factorerie de la *Compagnie de la Baie d'Hudson*.

Nous partons, laissant ici la jeune mariée de la veille, qui, nous dit son mari, va passer quelques jours chez des amis qu'elle a dans le voisinage, tandis que lui continue son voyage pour aller recueillir les derniers soupirs du père de sa première femme, auprès duquel il a été appelé en toute hâte. C'est, d'ailleurs, la raison qui a déterminé son départ du *Landing*, il en a simplement profité pour enlever sa nouvelle épouse. Il nous raconte cela comme la chose la plus naturelle.

Le bateau à vapeur continue à suivre à une petite distance la côte nord, presque toujours garnie de ro-

chers, assez élevés parfois, de granit, de grès ou de trapp. Nous passons devant un village indien dont les habitants vivent presque exclusivement de la pêche très fructueuse le long des rapides; puis, après avoir traversé le *lac Georges*, large de 4 ou 5 milles et long de 8 milles, qui sépre *Sugar-Island* de la terre ferme, nous arrivons aux *Neebish rapids* par lesquels nous entrons dans le *Bear Lake*. Ce n'est, à vrai dire, qu'un élargissement de la *rivière Sainte-Marie*. Un peu plus loin, un chenal étroit, le *Devil's Gap*, nous donne accès entre la terre ferme et l'*île Saint-Joseph*, qui est longue de 20 milles, large de 12, et dont une portion est cultivée, tandis que le reste est couvert encore de forêts assez belles.

La *rivière Sainte-Marie* atteint bientôt une largeur considérable et on n'aperçoit plus les côtes qu'à peine. Gouvernant vers le sud, nous laissons à l'ouest l'*île Drumond* qui appartient aux *États-Unis*, et passant entre l'*île Cockburn* et celle de *Great Manitoulin*, nous entrons vers sept heures du soir dans les eaux du *lac Huron*, ayant parcouru environ 80 milles depuis le *Sault Sainte-Marie*.

28 octobre. — Très gros temps durant la nuit. — Quand je monte sur le pont, le capitaine me dit que nous sommes à hauteur de la *baie de Saginaw* dans le *Michigan*, mais la côte est invisible, on n'aperçoit que quelques schooners à l'horizon.

Le *lac Huron* a une longueur de 230 milles et une centaine de milles de largeur. On n'y rencontre que deux îles assez basses et qu'on ne peut voir que d'une très petite distance. Quand on est

au large, il semble vraiment qu'on navigue en pleine mer.

Vers midi, la côte ouest devient apparente : elle paraît basse, mais assez habitée; deux heures plus tard, nous arrivons en vue de la côte sud, en face de la *rivière Saint-Clair*, qui fait communiquer avec les lacs inférieurs les *lacs Huron, Michigan* et *Supérieur*. De chaque côté de l'entrée de ce véritable détroit s'élèvent des constructions; sur la rive américaine, un fort, ou plutôt des baraques où sont établis quelques compagnies d'infanterie et les bâtiments de la gare du *Grand Trunk Railway* : c'est ce qu'on appelle le *fort Gratiot*; sur la rive canadienne, à *Point Edward*, les bâtiments de la section anglaise du même *Grand Trunk Railway*.

La *rivière Saint-Clair* a en cet endroit de 4 à 500 yards de large, mais le courant est très rapide. Cependant, un service de *ferry boats* transporte les trains d'une gare à l'autre, moins les locomotives, comme un peu plus bas, de l'autre côté du *lac Saint-Clair*, à *Détroit*.

Notre bateau à vapeur pénètre dans la rivière et la descend; elle s'élargit un peu; sur ses bords on aperçoit des habitations en assez grand nombre; le terrain est peu élevé, mais assez boisé. Nous rencontrons beaucoup de bateaux à voiles, de schooners, de remorqueurs et au bout de 2 milles nous arrivons à *Sarnia*, le terme de notre navigation.

Sarnia est une ville de 4,000 âmes, très commerçante, où s'arrête un embranchement du *Great Western Railway*. Sur le territoire des États-Unis, en face, s'élève la petite ville de *Port Huron*.

Les bords du lac et de la rivière dans cette région sont sablonneux; mais, dans l'intérieur, le sol est argileux et fertile; seulement, presque toujours il faut faire des travaux de drainage.

A dix heures du soir, je prends à *Point Edward* le train pour *Toronto*.

29-31 octobre. — C'est avec un vif sentiment de bien-être que je me suis retrouvé à *Toronto* au *Queen's Hôtel*, dont j'avais pu reconnaître l'excellence lorsque déjà je m'y étais arrêté au commencement du mois d'avril dernier; mais je l'ai appréciée, s'il est possible, cette fois plus encore; il n'y a rien de tel décidément, qu'un voyage dans le nord-ouest pour faire goûter les avantages d'une chambre bien close, d'un lit moelleux et d'une nourriture abondante et choisie.

J'ai été accueilli de la même façon sympathique et cordiale que lors de ma première visite dans cette ville, par le lieutenant gouverneur, par *MM. Czowski*, *Cumberland*, *Grant*, *Moody* et les autres personnes dont j'avais fait la connaissance alors.

Dès le jour de mon arrivée, l'honorable *A. Macdonald* m'invitait à dîner et le lendemain c'était au club que j'étais convié. Le 31, à sept heures du soir, je partais pour *Ottawa*.

1er-6 novembre. — Six jours passés au *Government House*, six jours trop rapidement écoulés à mon gré, et au bout desquels je prends congé du gouverneur général et de *lady Dufferin*; sans espoir, hélas! de les revoir maintenant avant leur retour en Angleterre.

7 novembre. — Arrivé le matin à *Montréal*, je vais déjeuner chez le marquis *de B****, qui habite avec sa

femme sa propriété d'*Elmwood*, près de *Longue Pointe*, à une petite distance de la ville; puis, dans la journée, je vais faire quelques visites et porter à un brave homme employé dans un magasin, des nouvelles de son fils que j'ai rencontré loin dans le nord-ouest. J'avais promis de le faire et je suis amplement récompensé d'avoir tenu parole, par le plaisir que paraît éprouver le vieillard qui témoigne une joie extraordinaire.

Le soir, départ pour *Québec*.

8-10 novembre. — A *Québec* je retrouve la plupart des amis que j'y avais laissés et à qui je désirais dire adieu avant de quitter définitivement le Canada. Quelques-uns, pourtant, sont absents.

Mais mon séjour, comme lors de mon premier passage dans la vieille cité française, menace de se prolonger plus que je ne le voudrais. Le temps en est cause encore. Ce n'est plus le froid qui m'arrête, mais le manque de neige, sans laquelle il m'est impossible de faire les quinze jours de chasse dans l'intérieur sur lesquels je comptais.

11 novembre. — J'ai fait la connaissance hier de *M. Dobell*, un des plus riches commerçants en bois de la province, qui m'a proposé de me mener aujourd'hui voir son établissement.

Vers midi nous partons à cheval, d'abord pour le *cap Rouge*, situé à 9 milles de *Québec* et dont j'ai parlé déjà lors de ma course avec le colonel *Rhodes* à la *chute de la Chaudière*. Le *cap Rouge* forme l'extrémité ouest du grand plateau dont *Québec* occupe l'extrémité est. De ce point, nous avons une vue superbe sur le

petit village à nos pieds, au bord du *Saint-Laurent*, qui compte 7 ou 800 habitants et où, en dehors du commerce des bois, il y a des fabriques de poterie importantes. Au delà, on aperçoit de longues lignes de bouées réunies les unes aux autres et qui sont disposées pour recevoir et abriter les grands radeaux formés des pièces de bois abattues dans les forêts du nord et du nord-ouest, et qu'on a fait flotter jusque-là. Ces bouées ferment en quelque sorte les petites anses que forme ici le rivage, et ce sont ces bassins factices qu'on appelle les *Coves du cap Rouge*.

L'animation la plus grande y règne. Un grand nombre d'ouvriers se hâtent de mettre à l'abri des glaces de l'hiver les bois qui n'ont pas été vendus, tandis que quelques autres chargent un grand voilier de 1,200 tonneaux, un retardataire à destination du Brésil.

L'heure est assez avancée, et *M. Dobell* qui veut me fairl voir son établissement, bientôt me fait reprendre la route que nous venons de parcourir. Au-dessus de *Sillery* se trouve son habitation, où nous nous arrêtons quelques instants et où il me présente à sa femme; puis, nous descendons sur le rivage pour visiter son *cove* particulier. Ceux du *cap Rouge* servent en quelque sorte d'entrepôt général où les bois sont amenés d'abord et où les différents marchands vont faire leurs achats qui sont ensuite conduits aux *coves* des acquéreurs.

Je remarque dans celui que je visite des pièces de bois de toute beauté, particulièrement en pin rouge et blanc, et en chêne. Depuis trois ans, les bois ont subi

une dépréciation considérable; aujourd'hui, les affaires tendent à reprendre, mais les prix sont très bas encore. Il y a quatre ans, le pied cube de chêne, par exemple, se vendait 48 cents; aujourd'hui, il se vend environ 36 cents quand le chêne est de provenance canadienne, et 42 cents quand il est amené des forêts du *Michigan.*

Ce sont généralement des maisons spéciales qui effectuent les transports; toutefois la *maison Gilmour* a conservé les anciens usages et opère les siens elle-même. Le transport en Angleterre revient à 8 $ les 50 pieds cubes.

Les ouvriers employés sur les *coves* sont payés en moyenne à raison de 1 $ 50 par jour. Ce sont généralement des Canadiens français. Les ouvriers qui font le chargement des navires sont payés jusqu'à 3 $ par jour. Presque tous sont des Irlandais.

Tous les bois amenés dans les *coves* du *Saint-Laurent* ne sont pas expédiés à l'étranger; une certaine quantité est utilisée à *Québec* même, pour la construction de navires qui sont ensuite vendus, soit en Angleterre, soit en France ou ailleurs, et qui jaugent ordinairement 1,000 tonnes. Cependant, on en construit beaucoup de 600 tonneaux, et quelques-uns, parfois, d'un tonnage plus considérable.

Jadis un grand nombre de ces navires, spécialement ceux de 600 tonneaux, étaient expédiés à Marseille, où ils étaient employés surtout pour le cabotage; mais, depuis trois ou quatre ans, les droits imposés pour l'introduction en France de ces navires ont été élevés considérablement, — ils sont actuellement de 40 francs

par tonne, — et ce débouché se trouve presque fermé pour les constructeurs canadiens.

M. Dobell me donne ces divers renseignements tandis que nous parcourons le *cove*, sautant de pièce de bois en pièce de bois; il me précède accompagné d'un vieux contre-maître, dans la maison depuis cinquante ans, et je les suis, mettant le plus grand soin à me conformer à la recommandation qui m'a été faite de toujours bien mesurer mon élan. Mais, à un beau moment, je saute trop fort; j'essaye vainement de me retenir, et je disparais dans le *Saint-Laurent*. Heureusement je remonte entre deux pièces de charpente, sur l'une desquelles, aidé par mes compagnons, je me hisse rapidement. Je n'ai payé que d'un bain froid ma maladresse, dont je ris de tout mon cœur et dont les ouvriers qui, d'abord, s'apitoyaient sur mon compte, finissent par rire comme moi. Le résultat n'en est pas moins qu'il me faut rentrer changer chez *M. Dobell*, ce que je me hâte de faire en marchant le plus rapidement possible, un bain froid à cette époque de l'année, dans le *Saint-Laurent* surtout, pouvant présenter quelques inconvénients.

Grâce à un heureux hasard, la voiture qui doit me ramener ce soir à *Québec* et qui m'apporte ce qui m'est nécessaire afin de m'habiller pour le dîner, arrive presque en même temps que moi à l'habitation; ce qui fait que je n'ai aucune difficulté à changer d'effets.

12-13 novembre. — J'ai fait à *Ottawa*, au mois d'avril dernier, la connaissance de l'honorable sénateur *M. Fabre* et celle de sa femme. Je les ai retrouvés ici, et, le lendemain de mon expédition aux *coves* du *cap Rouge*, ils ont l'amabilité de m'inviter à dîner chez eux. J'y ren-

contre *M. Lesage*, *deputy minister* pour l'agriculture dans la province du *Bas-Canada*, et *M. Chauveau*, ancien ministre de l'instruction publique.

Le jour suivant, je fais mes visites d'adieu, m'étant décidé, puisque le temps met toujours obstacle à l'exécution de mes projets de chasse, à partir pour *Rivière du Loup* et à remonter le *Saguenay*. Le steamer qui fait le service sur cette rivière durant la belle saison, exécute demain son dernier voyage.

14-15 novembre. — Parti le 14 au matin par le chemin de fer, j'arrive à deux heures à la *Rivière du Loup*. A huit heures du soir, je m'embarque par la nuit noire sur le bateau à vapeur.

Le 15, au petit jour, je m'éveille au moment où nous entrons dans la *baie de Ha! Ha!* Quelques minutes après, nous accostons le quai établi à *Saint-Alphonse*, village de 300 habitants, coquettement situé au fond de la baie, sur la *rivière Mars*. Prévenu que nous aurons à attendre ici la marée pour pouvoir continuer notre route et que cela nous retiendra quatre ou cinq heures, je me hâte d'aller déjeuner pour pouvoir descendre à terre. Je me trouve assis à table à côté de *M. D. Price*, sénateur, et l'un des frères *Price* dont la maison est une des plus importantes du *Canada* pour le commerce des bois. Avant la crise survenue il y a trois ans, cette maison a fait jusqu'à 1,500,000 $ d'affaires dans une seule année. *M. Price* monte à *Chicoutimi*, où sont installées plusieurs de ses scieries et y demeurera jusqu'à l'ouverture de la session du Parlement. C'est là que le bateau à vapeur s'arrête et l'honorable sénateur m'invite gracieusement à venir ce soir dîner chez lui. . .

Pour l'instant nous débarquons, et, tandis qu'il va visiter d'autres scieries qu'il possède à *Saint-Alexis*, à 3 milles au sud de *Saint-Alphonse*, je vais parcourir les environs. Remontant la *rivière Mars* que suit la rue principale du village, je ne tarde pas à laisser derrière moi les dernières maisons et j'arrive en face d'une large digue, construite en vue de la conservation du saumon par *M. Price*, locataire de la pêche, qui, paraît-il, est fort belle ici. A une demi-portée de fusil est un joli chalet appartenant à mon nouvel ami, et où il vient s'établir durant la saison de la pêche.

Derrière ce chalet se trouve un monticule d'où l'on jouit d'une très belle vue. La *baie de Ha! Ha!* a la forme d'un ovale assez découpé, ayant 4 milles environ dans sa plus grande dimension; la profondeur moyenne est de 600 pieds. Elle est accessible aux plus grands navires. Il fait un froid sec, le temps est très clair. Les hauteurs rocheuses et dénudées qui enserrent la baie au nord, se reflètent dans ses eaux et se dessinent sur l'azur du ciel avec une netteté incroyable, comme on ne le voit guère que dans les régions polaires. A mes peids, sur la rive sud, les pentes ne sont pas aussi abruptes; elles descendent doucement vers le rivage, elles semblent assez bien cultivées et elles sont égayées par les maisons des deux villages de *Saint-Alexis* et de *Saint-Alphonse*. Tout cela constitue un superbe paysage.

Je regagne le bateau, et à midi nous appareillons. Nous remontons vers le nord-est, naviguant entre deux murailles de hautes falaises de gneiss, aux crêtes dentelées; puis, au bout de quelques milles, ayant doublé le *cap Ouest*, nous rentrons dans le *Saguenay*. Les hau-

teurs qui, de chaque côté, bordent le rivage s'abaissent, mais loin, à l'arrière-plan, on en aperçoit de plus élevées, teintées de bleu par la distance.

Puis, l'aspect général de la contrée devient moins sévère ; nous atteignons le point où la marée ne se fait plus sentir que d'une façon peu apparente. — A droite, un joli village, bien situé, que le pilote me dit s'appeler *Saint-Fulgence*, et, un peu plus loin, le cap *Saint-François*.

Enfin, ayant parcouru une distance de 75 milles depuis le *Saint-Laurent*, nous arrivons en vue de *Sainte-Anne du Saguenay*, village de 200 habitants, perché sur les hauteurs de la rive gauche, et de la jolie petite ville de *Chicoutimi*, sur la rive droite, avec une église, un collège, un palais de justice, puis, en arrière, la chute de la rivière *Chicoutimi*, qui descend en étages successifs sur les flancs de la montagne, tandis que, le long du *Saguenay*, on aperçoit des scieries, des quais, en un mot, tout ce que nécessite un commerce en bois qui se monte chaque année à un chiffre de 5 à 600,000 $.

Quand nous arrivons à quai, il n'est que deux heures de l'après-midi. Le bateau ne repart pas avant une heure du matin ; j'ai donc amplement le temps de me promener d'abord, puis de dîner chez *M. Price*, qui me donne rendez-vous pour cinq heures.

Les scieries occupent sur le bord de la rivière une étendue considérable ; je n'ai pas occasion de les visiter, les travaux y sont malheureusement interrompus déjà, ainsi que cela a lieu tous les hivers, et les ouvriers sont dispersés dans les différents chantiers de l'intérieur, abattant les bois qui seront utilisés l'été prochain.

J'ai bientôt parcouru la ville et je vais donner un coup d'œil à la chute du *Chicoutimi*, qui peut avoir 50 à 60 pieds de hauteur. Autour de la ville, il y a une étendue assez considérable de terres cultivées. Le terrain est une sorte de marne argileuse qui paraîtrait devoir être très fertile, mais les habitants ne se donnent pas la peine de faire des travaux de drainage, pourtant indispensables, et sont loin de tirer de ces terres le profit qu'ils pourraient en obtenir.

A la tombée de la nuit, je me rends à l'habitation très confortable de *M. Price*. J'y trouve quelques personnes invitées comme moi à dîner et je passe là une soirée fort agréable jusqu'au moment où je regagne le bateau.

16 novembre. — J'ai fait la connaissance à bord d'un missionnaire, le père *Lacasse*, qui arrive du *Labrador*, où il a fait un séjour de plus de deux ans. Pendant tout ce temps, il n'a pu avoir la moindre communication avec les régions civilisées et on avait presque perdu tout espoir de le jamais revoir. Il est revenu en assez bonne santé, ne songe qu'à aller retrouver ses chers Esquimaux et à essayer de recueillir, une seconde fois, les documents nécessaires pour la composition d'un dictionnaire de la langue parlée par les habitants des régions glaciales. Il avait, en effet, assemblé durant les deux dernières années, les notes indispensables, et il les avait, avec son léger bagage mises à bord d'un baleinier sur lequel il avait pris passage pour revenir au Canada. Mais, tandis qu'il attendait le départ du navire, un aviso de l'État étant venu dans les parages où il se trouvait, le commandant

l'avait engagé à partir avec lui. Le père avait accepté avec reconnaissance; fort heureusement, car le baleinier, quelques jours plus tard, se mettait en route et se perdait corps et biens. Le bagage du missionnaire et le fruit de ses longues veilles et de ses travaux, qu'il avait négligé de reprendre, avaient été engloutis comme le reste.

Au moment d'appareiller, le capitaine nous propose de nous faire réveiller, le père *Lacasse* et moi, quand nous arriverons aux rochers tant célébrés des *caps Trinité* et *Éternité*, qu'il faut absolument que nous voyons. On me l'a dit déjà, mais je lui fais observer que, comme la nuit dernière, nous y passerons quand l'obscurité sera telle encore que nous ne pourrons rien distinguer. A cela, il me répond qu'aujourd'hui la lune sera suffisante pour nous éclairer, et nous acceptons son offre obligeante.

A cinq heures du matin, le pilote, suivant les instructions qu'il a reçues, nous fait effectivement réveiller et nous montons sur le pont. Mais, de la lune promise, point d'apparence. C'est à peine s'il nous est possible d'entrevoir les deux masses sombres, hautes de 1,500 pieds, qui surplombent la rivière en cet endroit. Au lieu de regagner nos cabines, nous continuons à nous promener sur le pont, marchant rapidement pour nous garantir du froid. Petit à petit, aux lueurs de l'aurore, les objets deviennent visibles et je puis me faire une idée assez exacte de cette grande rivière si vantée qui coule presque en ligne droite entre deux énormes murailles de micaschiste et dont on a vainement, dans la portion où nous nous trouvons, cherché à trouver le fond. Pres-

que partout les rochers sont absolument dénudés; dans les rares anfractuosités poussent seulement quelques bouleaux et quelques sapins rabougris. Tout, dans cette nature, est immense, sombre, glacial, désolé.

Au lever du soleil, nous doublons la *pointe la Boule*, qui rétrécit singulièrement la rivière; les murailles de rochers qui la bordent ont des sommets mamelonnés d'un aspect assez bizarre, mais qui n'offrent toujours presque aucune trace de végétation; puis, nous arrivons à une petite baie, l'*anse à l'Eau*, où nous abordons.

Il y a là quelques maisons avec une trentaine d'habitants à peine, et qui semblent placées comme un nid dans les rochers. L'endroit est très pittoresque; autrefois, on y voyait plusieurs scieries appartenant à la *maison Price;* il n'y en a plus qu'une aujourd'hui. On a installé sur l'emplacement de l'une de celles qui ont été abandonnées un établissement de pisciculture pour élever des saumons et qui paraît avoir bien réussi.

Le père *Lacasse* nous quitte, il doit remonter la côte nord du *Saint-Laurent* pour aller gagner une mission établie chez les *Indiens Montagnais*, et le bateau à vapeur ne tarde pas à se remettre en marche.

Nous passons en vue de *Tadoussac*, un des bains de mer favoris de la société canadienne. C'est un village dans un site admirable, au fond d'une anse s'ouvrant sur le *Saint-Laurent,* qui en cet endroit a près de 20 milles de largeur. Les maisons, peu nombreuses, sont bâties sur une sorte de terrasse naturelle demi-circulaire. Le pilote me montre le joli cottage qu'a fait bâtir *Lord Dufferin* et où il vient passer quelques semaines durant les chaleurs, et, non loin de là, la petite église qui a été batie

sur l'emplacement de la première chapelle qui ait jamais été construite au Canada. Au delà de *Tadoussac*, nous entrons dans le *Saint-Laurent*.

En somme, comme on l'a dit souvent, le *Saguenay* n'a d'une rivière que le nom ; c'est, à proprement parler, un *fiord* comme les *fiords de Norwége* ou ceux qu'on rencontre sur les côtes de la *Colombie britannique*.

Pendant que nous effectuons la traversée du *Saint-Laurent*, assis dans la cabine du pilote je le fais causer. Il me raconte diverses traditions curieuses du pays et me donne une explication assez originale du nom singulier que porte la *baie de Ha ! Ha !* Les premiers Français qui auraient remonté le *Saguenay*, trompés par les dimensions de la baie à son entrée, s'y seraient engagés croyant remonter le cours de la rivière, et s'apercevant ensuite de leur méprise, auraient manifesté leur étonnement en poussant le cri qui serait resté comme nom à la baie.

Nous passons entre *Red Island* et les trois îlots connus sous la dénomination de *Brandy Pots*, et, vers midi, je débarque à *Rivière du Loup*.

V

DE RIVIÈRE DU LOUP A HALIFAX, SAINT-JOHN ET LA FRONTIÈRE DU CANADA

17-25 NOVEMBRE

Aspect de la contrée de Rivière du Loup à Moncton. — La marée dans le Petitcodiac. — De Moncton à Halifax. — La ville de Halifax et les ouvrages de défense du port. — Quelques mots sur la Nouvelle-Écosse. — Avenir de l'industrie du fer et système d'éducation dans la Nouvelle-Écosse. — Saint-John dans le Nouveau-Brunswick. — Phénomène qui se produit à l'entrée de la rivière au moment de la marée. — L'éducation publique dans le Nouveau-Brunswick. — De Saint-John à la frontière des États-Unis. — Quelques mots sur le Nouveau-Brunswick.

17 novembre. — Hier, à mon arrivée, on m'a transmis les messages des Indiens qui, lors des premières neiges tombées il y a trois semaines, suivant les instructions que j'avais, au mois d'avril, laissées à *Mac Nab,* mon ancien compagnon de chasse, pour leur être transmises au moment voulu, étaient allés en reconnaissance afin de découvrir dans quels parages se tenaient les *caribous* et les *orignaux*. Ces renseignements, la neige ayant disparu, ne peuvent plus me servir. Cependant, il en ressort que les sauvages établis près de *Humqui,* sur un affluent de la *rivière Ristigouche,* pensaient avoir dépisté un ours jusqu'à la tanière où il s'était réfugié, croyant

l'hiver venu ; peut-être l'animal y est-il resté en dépit du radoucissement de la température. C'est peu probable, mais possible ; je fais donc dire à ces Indiens de s'assurer de la chose et d'envoyer un des leurs me porter à la station d'*Humqui*, où je serai demain soir, la réponse. Si elle est favorable, je quitterai le train et j'irai essayer de tirer l'ours ; sinon, comme la neige ne paraît pas devoir reprendre de quelque temps encore, renonçant à mes projets de chasse pour cet automne, je continuerai ma route sur *Halifax*.

18 novembre. — Dans la matinée, j'assiste à un concours de tir intéressant; les meilleurs tireurs de *Rivière du Loup* et des environs se sont donné rendez-vous. Mon ami *Mac Nab* remporte le prix assez facilement. Puis nous rentrons déjeuner ensemble et il me conduit jusqu'à la gare où je lui dis adieu, cette fois pour longtemps sans doute.

Le train, vers trois heures de l'après-midi, s'ébranle ; en passant sur le pont au-dessus de la rivière, je jette un dernier coup d'œil sur les chutes que j'ai remontées l'hiver dernier en marchant avec mes raquettes, et bientôt je perds de vue les dernières maisons de *Rivière du Loup*.

Des champs assez bien cultivés, des bois maigres et clairsemés, se succèdent, tandis que, au loin, on aperçoit les cimes bleuissantes des collines qui au nord bordent le *Saint-Laurent*. Pendant quelques instants, j'aperçois le grand fleuve dans toute sa morne grandeur, éclairé par les pâles rayons d'un soleil d'hiver à son déclin ; puis, le train passe la *Rivière des Trois Pistoles* et s'arrête à la ville du même nom pour permettre aux voyageurs de dîner.

A *Trois Pistoles*, il n'y a guère que 700 ou 800 habitants; mais, en été, un nombre considérable de touristes et de baigneurs y viennent, attirés par la beauté du site.

Il est nuit quand le signal du départ est donné. L'*International Railway*, à *Sainte-Flavie*, passe une dernière fois en vue du *Saint-Laurent*, mais l'obscurité m'empêche de donner au fleuve un regard d'adieu, et bientôt, changeant de direction, le train descend vers le sud-est. Il longe le lac *Matapedia*, long d'une douzaine de milles, et s'arrête à *Humqui*. Je trouve à la gare deux de mes Indiens. L'ours, comme je le supposais, a délogé et je n'ai plus qu'à poursuivre ma route.

Une autre déception, mais que je ne pouvais prévoir, m'attendait. A peine avions-nous quitté la station, que le chef du train, en venant me réclamer le prix de ma place, m'apprend que nous n'arriverons pas dans la journée à *Halifax*. C'est demain dimanche, et cédant à la pression de quelques-uns des habitants du *Nouveau-Brunswick* et de la *Nouvelle-Écosse*, rigides observateurs de la solennité du jour, les administrateurs du chemin de fer viennent de décider que la marche des trains serait interrompue le dimanche. Nous devrons passer la journée dans la petite ville de *Moncton*.

Sortant de la *province de Québec*, nous entrons dans le *Nouveau-Brunswick*. Le pays est, me dit-on, accidenté et pittoresque; je n'en puis juger. A *Compbellton*, sur la *baie des Chaleurs*, à l'embouchure de la *rivière Restigouche*, le train s'arrête quelques instants. Quand il repart, je gagne mon lit dans le *sleeping-car*.

19 novembre. — *Moncton*, où nous avons suspendu

notre marche à cinq heures du matin, est une ville de 5,000 habitants sur le *Petitcodiac,* rivière qui se jette dans la *baie de Fundy.* C'est le point de jonction du chemin de fer de *Halifax* et de celui de *Saint-John.*

On y trouve peu de ressources ; je me décide à ne pas y chercher un domicile et à demeurer dans le *sleeping-car.* Les deux voyageurs qui se trouvent avec moi suivent mon exemple.

Toutefois, pour passer le temps, après avoir parcouru la ville et y avoir déjeuné, tous trois nous allons faire une promenade dans les environs. Nous remontons le cours de la rivière pour assister à la marée qui, nous a dit un des naturels de l'endroit, monte ici à une hauteur parfois de 62 pieds. Le pays paraît assez bien cultivé, mais le sol est pauvre, sablonneux à la surface et argileux dans la portion inférieure. Vers midi, la mer s'annonce par un bruit qui s'entend au loin. Elle monte rapidement ; sa vitese est d'environ 4 nœuds à l'heure. Elle ne me paraît pas atteindre aujourd'hui à beaucoup près la hauteur à laquelle elle arrive dans les grandes marées, mais le spectacle n'en est pas moins très beau.

A la gare nous trouvons un buffet très suffisant, et, après y avoir dîné, nous rentrons dans notre *pullman car.*

20 novembre. — Dès cinq heures du matin le train quitte *Moncton.* Une dizaine de milles plus loin, il s'arrête à *Painsec Junction,* d'où part une ligne ferrée se dirigeant vers *Point du Chêne,* sur le détroit de *Northumberland* qui sépare l'*île du Prince Edouard* du continent. Puis, suivant la ligne principale, il continue sa

route vers le sud-est. Le pays est assez accidenté, avec des champs et des bois, mais de médiocre apparence.

Quand nous avons dépassé l'endroit où la petite rivière de *Memramcook* se jette dans le *Petitcodiac*, la contrée devient plus plate. La culture y paraît avancée, c'est une des portions les plus fertiles du *Nouveau-Brunswick* et qui produit beaucoup de blé.

Dix ou douze milles plus loin, nous traversons la rivière *Trantamar* qui, à 1 mille de là, se jette dans le *Cumberland Basin,* l'anse la plus reculée de la *baie de Fundy*, et où devait s'ouvrir le canal destiné à faire commununiquer directement la *baie de Fundy* avec le *détroit de Northumberland.* Les travaux projetés ont été abandonnés à peine commencés.

La contrée devient marécageuse, mais elle a été assainie et paraît encore assez fertile. Nous traversons la *rivière Missiguash,* qui forme la limite du *Nouveau-Brunswick* et nous entrons dans la *Nouvelle-Écosse.*

La première ville qui se trouve sur le chemin de fer est *Amherst* (4,500 h.). Elle est entourée de magnifiques prairies. A ces prairies succèdent d'abord des champs, puis des forêts de pins et de bouleaux de chétive apparence.

A *Spring Hill*, nous atteignons une région où se trouvent quelques-unes des mines de charbon les plus importantes de la *Nouvelle-Écosse.*

La voie ferrée parcourt ensuite de vastes étendues de forêts de hêtres et de pins, de belle venue, et elle monte le long des flancs d'une chaîne de hauteurs dont les sommets sont arrondis et garnis d'une riche végétation. Elle passe entre un lac étroit, le *Folly Lake*, et

les flancs de la colline, et s'engage sous une série de *snowsheds*, en dépit desquels souvent en hiver les trains sont arrêtés par les neiges. La vallée qui court au pied de la chaîne et qu'on aperçoit par instants, paraît jolie.

La descente s'effectue rapidement; de temps à autre, on entrevoit à l'est la *baie de Fundy;* les défrichements se multiplient et l'on ne tarde pas à arriver à *Truro*, ville de 5 à 6,000 habitants, très commerçante et où il y a quelques chantiers de construction de navires. Les environs sont bien cultivés, ils paraissent riches et peuplés. Cet aspect de prospérité se continue assez longtemps.

Au bout de 35 milles, on arrive à *Enfield*, —dans les environs se trouvent des mines de quartz aurifère importantes, — puis au *Grand lac* dont on suit les bords, sur la rive est. Ce lac peut avoir 6 à 7 milles de long et 1 mille 1/2 de large. La voie ferrée court ensuite le long du *Long Lake*, suit un instant les bords du *Rocky Lake*, et bientôt nous arrivons au *Bedford Basin* qui forme le fond de la *baie de Halifax*.

Le *Bedford Basin* peut avoir 5 à 6 milles de longeur et une largeur moyenne de 1 mille 1/2. Il communique avec la *baie de Halifax*, proprement dite, par un étroit passage large d'un demi-mille et long de 2 milles 1/2. Sur la rive opposée à celle que nous parcourons, des collines en pente douce forment comme un cadre verdoyant à ce bassin, et sur ces collines s'étagent une foule de jolies villas éclairées par un brillant rayon de soleil; le paysage qui s'offre à nos yeux est vraiment fort joli. Nous suivons pendant 7 à 8 milles tous les contours du

rivage et enfin nous arrivons à *Halifax*, la capitale de la *Nouvelle-Écosse*.

21 novembre. — *Halifax* est la station navale la plus importante de l'Angleterre en Amérique et le seul point du Canada où il y ait encore des troupes régulières. Un général commande la place et la garnison.

C'est *sir O'Grady Haly* qui occupe aujourd'hui ce poste. Avant mon départ d'Europe, le général *Conolly* a eu l'obligeance de me donner une lettre pour lui, et, muni de cette recommandation, je me présente de bonne heure dans la matinée chez le général. Il me reçoit avec la plus affectueuse cordialité, me donne rendez-vous à deux heures pour me montrer les environs et m'invite à dîner.

Le laissant à ses affaires, je le quitte et me mets en devoir de parcourir la ville.

Elle occupe une admirable position sur une péninsule formée par la baie proprement dite et deux anses, le *North West Arm* et le *Bedford Basin*; elle domine la baie, qui est une des plus belles et des plus sûres qu'on puisse voir; c'est, en même temps, une des plus étendues : les vaisseaux de tout rang peuvent s'y abriter.

Halifax, dont la population est d'environ 40,000 âmes, s'étend le long du rivage sur une distance d'à peu près 3 milles et les constructions s'étagent sur les flancs de la colline que domine la citadelle, sur une hauteur d'environ 1 mille. Les rues, en général, sont bien bâties, mais la couleur sombre des maisons ne contribue pas à rendre riant l'aspect général. Les divers bâtiments où sont installés le lieutenant gouverneur, e général, le Parlement, etc., n'ont rien de remarquable.

Les jardins publics au pied de la citadelle manquent un peu d'arbres; ils sont assez bien tenus. Les quais se prolongent tout le long de la ville, mais présentent, en raison de la saison, je pense, peu d'animation. L'arsenal de la marine occupe une espace de trois quarts de mille environ au-dessus des quais. Généralement, en été, il y a toujours là deux ou trois navires de guerre à l'ancre; en hiver, ils quittent *Halifax* pour les *Bermudes*. Ils ont déjà effectué leur départ.

A deux heures, je rejoins le général *O'Grady Haly* qui me fait monter dans son phaéton et m'emmène visiter les environs. Nous nous rendons d'abord à la pointe appelée *Point Pleasant*. Elle se projette entre la baie proprement dite et l'anse connue sous le nom de *Bras du Nord-Ouest, North West Arm*. Cette pointe est couverte de beaux arbres verts; le terrain y est accidenté; de grosses roches de granit surgissent çà et là du sol et contribuent au pittoresque de l'endroit. *Point Pleasant* appartient à la couronne, mais a été loué pour une somme minime et simplement pour la forme, à la ville, qui en a fait un fort joli parc.

Dans la portion la plus élevée, à l'ouest, se trouve une vieille tour connue sous le nom de *Tour du Prince de Galles*, d'où l'on a une très belle vue. On peut aisément de ce point se rendre compte des ouvrages qui défendent le port. Le général a l'obligeance de me les désigner : à nos pieds se trouvent un fort et une batterie; plus loin, à 1 mille 1/2 sur la petite île de *George Island*, il y a un autre fort casematé, puis, au sud-est, sur la rive opposée, se trouve le fort *Clarence*, et sur la *pointe Sandwich* s'élève une redoute; enfin, on a cons-

truit une ligne de batteries sur la côte ouest de l'île *Mac Nab*. Tous ces ouvrages sont armés de pièces des derniers modèles.

Un vent très froid, qui s'élève à la fin de la journée, nous oblige à raccourcir notre promenade et nous rentrons en ville.

Le soir j'ai le plaisir de me rencontrer à dîner avec plusieurs des officiers de l'état-major et de la garnison. Quelques femmes sont aussi au nombre des convives, et l'une d'elles, *Mrs. S****, dont le mari commande un des régiments qui sont à *Halifax*, consent à nous faire après le dîner un peu de musique. Elle a une voix superbe et je n'ai qu'un regret, celui de voir la soirée finir trop vite.

22 novembre. — Hier dans le port j'ai aperçu un navire dont la forme m'a frappé; je me suis enquis de ce qu'il était et on m'a répondu qu'il s'appelait le *Faraday*, qu'il avait servi à la pose d'un des câbles transatlantiques et était employé maintenant aux réparations que de temps à autre il faut faire à ce câble.

Ce matin, en sortant de mon hôtel, curieux de visiter ce bâtiment, je fais demander à l'officier de service l'autorisation de montrer à bord. Çette autorisation m'est immédiatement donnée et le second s'empresse de me montrer toute l'installation intérieure qui est fort intéressante. Le *Faraday* a 350 pieds de long, 26 pieds de tirant d'eau et il est pourvu d'une machine de 500 chevaux. Il est construit pour marcher également bien de l'avant ou de l'arrière.

Du *Faraday* je me rends à la Cidatelle, un fort étoilé bien armé, mais remarquable surtout par la vue

admirable qu'on a des bastions. Puis, je vais donner un coup d'œil au *Musée géologique.*

Ce musée est malheureusement très pauvre; il ne peut être comparé à la riche collection de minerais envoyée à l'Exposition de *Philadelphie* par la *Nouvelle-Écosse* et qui laisse présumer que l'industrie minière dans cette province est appelée à un bien grand avenir.

Je vais faire ensuite quelques visites et je passe aux *Wellington Barracks* qui sont très grandes, bien organisées et construites dans une belle position sur la baie.

La *Nouvelle-Écosse* fut cédée à l'Angleterre par le traité d'*Utrecht*, mais il fallut à celle-ci de longues années pour y établir son autorité d'une façon absolue; et elle ne put y parvenir complétement qu'après avoir, quarante ans plus tard, transporté au loin les descendants des premiers colons français.

La perte de cette colonie est assurément aussi regrettable que celle du *Canada* proprement dit. Sans parler de ses ports excellents et nombreux, la *Nouvelle-Écosse* est un pays très fertile, surtout dans la portion qui avoisine la *baie de Fundy*. On trouve là un terrain d'alluvion éminemment favorable à la culture de toutes les céréales. Dans toutes les autres parties, les diverses essences de bois croissent admirablement. Le climat est tempéré, bien que les habitants soient surnommés par leurs voisins les *Blue Noses*; la plus basse température observée à *Halifax* a été de — 18° F. et la plus élevée,

de 96° F. Le poisson est très abondant sur les côtes. Quant à la richesse minière, comme je l'ai dit déjà, elle est considérable.

Sans parler, en effet, des mines d'or, des carrières de marbre, etc., le fer, la chaux, le charbon, ces éléments nécessaires à la fabrication d'un métal pour lequel les demandes croissent chaque jour, se trouvent, pour ainsi dire, juxtaposés dans la *Nouvelle-Écosse.*

Il est extrait annuellement dans cette province environ 1 million de tonnes de charbon. Mais il ne semble pas que l'exploitation du charbon seul puisse, du moins pour le moment, prendre un grand accroissement. Soit parce que les prix de transport sont trop considérables, soit parce que les difficultés d'extraction sont trop grandes, soit pour tout autre motif, le marché pour ce combustible ne paraît pas, malgré l'ouverture du chemin de fer intercolonial, s'étendre, les Américains pouvant fournir encore leur charbon à meilleur compte dans les provinces de l'Ouest.

Mais il ne saurait en être ainsi pour la fabrication du fer, et déjà un grand nombre de capitalistes anglais ont pris des intérêts dans les mines de charbon de *Pictou*, du *cap Breton*, du *comté de Cumberland*, du *comté de Colchester*, pensant que le voisinage des mines de fer — dont quelques-unes sont très riches, puisqu'on assure que parfois le rendement du minerai atteint 60 p. 100; — que le taux de la main d'œuvre, — très minime en raison de la proximité de la *province de Québec*, dont la population manque d'ouvrage, — leur permettraient de lutter avantageusement avec les hauts-fourneaux de la *Grande-Bretagne* et ceux des *États-*

Unis, qui expédient leurs fers en barres, comme lest et, par suite, pour ainsi dire sans frais.

Un mot, en finissant, sur le système d'éducation adopté dans la *Nouvelle-Écosse* et qui a une grande analogie avec celui établi dans la *province d'Ontario*.

Les écoles primaires sont ouvertes à tous, sans distinction de religion et sont gratuites. Mais l'instruction n'est pas obligatoire. Le *Conseil d'instruction publique* fixe les programmes des études.

Il y a actuellement dans la province 1,580 écoles primaires dont les cours, durant l'année 1875, ont été suivis par 96,000 élèves. La majorité des maîtres appartient au sexe féminin. Ainsi, à *Halifax*, sur 95 maîtres, 30 seulement sont des hommes. Il y a en tout 1,207 maîtres ou maîtresses employés dans les écoles primaires.

C'est seulement pour les *high schools* ou *académies de comté*, qui servent de transition entre les écoles primaires et les *collèges*, que le système paraît légèrement défectueux.

Il existe des dispositions pour l'établissement d'une académie dans chaque comté; le directeur doit être muni d'un diplôme de première classe, et quiconque a subi d'une façon satisfaisante un examen préliminaire dont le programme est fixé, est admis à suivre les cours gratuitement. Mais l'académie ne reçoit de subsides du gouvernement que si les études sont conduites de la façon réglée par la loi sur les écoles. Ce subside n'est que de 600 $ et le comté doit payer le complément nécessaire. Malheureusement, ce complément est, en géné-

ral, insuffisant. Les classes aisées, qui sont tenues de donner à leurs enfants une éducation libérale, mais moins complète, toutefois, que celle qu'ils recevraient dans les collèges, au lieu de soutenir les *académies de comté*, préfèrent envoyer leurs fils en Angleterre, ne songeant pas qu'elles risquent ainsi de leur faire perdre l'amour du pays natal et de leur donner le goût d'habitudes et d'une existence qu'ils ne peuvent trouver que dans la mère patrie.

Les *académies spéciales* sont au nombre de sept et les *collèges* au nombre de six. Les uns et les autres ont donné de bons résultats.

23 novembre. — Mon intention était de me rendre à *Annapolis Royal*, sur la côte nord-est de la *baie de Fundy*, et de prendre là le bateau à vapeur qui m'eût conduit à *Saint-John* dans le *Nouveau-Brunswick*. J'aurais ainsi traversé une des régions les plus intéressantes de la *Nouvelle-Écosse*, celle célébrée par le poète *Longfellow* dans son poème *d'Évangeline*. Malheureusement, le steamer ne fait la traversée que deux fois par semaine et je serais forcé d'attendre jusqu'à samedi. Je renonce donc, à mon grand regret, à prendre cette route, et à huit heures du matin je repars par celle par laquelle je suis venu.

Vers quatre heures, je me retrouve à *Moncton*, où j'ai passé la journée de dimanche dernier, et, une demi-heure plus tard, prenant la ligne de *Saint-John*, j'entre dans la vallée du *Petitcodiac*. Cette vallée est d'un aspect plaisant, bien cultivée et parsemée de fermes de bonne apparence. Au delà, le paysage est pittoresque et varié; mais il ne tarde pas à se perdre dans les om-

bres de la nuit. A huit heures et demie j'arrive à *Saint-John*. Je me fais conduire à l'*hôtel Victoria*, où je tombe au milieu d'un bal offert par les officiers du 62e bataillon de la milice aux dames de la ville, et je me hâte de gagner la chambre qui m'a été réservée.

24 novembre. — De bonne heure, en dépit d'un brouillard assez épais qui ne tarde pas à dégénérer en une pluie fine et pénétrante, je me mets en route pour visiter la ville. C'est la cité la plus importante du *Nouveau-Brunswick;* elle compte près de 45,000 habitants.

Elle est située à l'embouchure de la *rivière Saint-John*, sur une presqu'île de rochers qui se projettent hardiment dans la mer. La rivière limite cette presqu'île à l'ouest; à l'est, elle est bornée par une anse qui porte le nom de *Courtenay Bay*. Le port qui se trouve à l'entrée de la rivière n'est jamais obstrué par les glaces en raison du courant; il est, d'ailleurs, bien abrité.

Les rues de *Saint-John* se coupent régulièrement à angle droit, mais sont, sauf deux ou trois des principales artères, généralement mal construites. Il n'y a pas d'édifice remarquable, bien que les bâtiments où sont installés les services publics aient une bonne apparence.

A l'extrémité sud de la presqu'île se trouve ce qu'on appelle les *Military grounds*, avec une caserne actuellement inoccupée. On a de là une belle vue de l'entrée de la baie. Sur la droite, *Partridge Island* avec ses falaises à pic, puis, à quelque distance, les maisons étagées du village de *Carleton*, un faubourg de *Saint-John*, construites sur des hauteurs qui descendent en pente douce jusqu'à la mer et dominées par une vieille tour et un

phare d'un aspect original, — dans le lointain, devant soi, la mer, — à gauche, la côte qui est très découpée et accidentée, et l'entrée de la baie de *Courtenay*.

En remontant vers le nord, on gagne une éminence d'où l'on domine la ville et les environs, et d'où l'on aperçoit les villas jetées çà et là sur les collines qui s'élèvent au-dessus du *faubourg de Portland*. Ce faubourg est situé au nord de la ville proprement dite, tout à fait au fond de la baie.

Mais ce qui mérite véritablement une mention spéciale, c'est le pont suspendu qui se trouve à 1 mille 1/2 environ de l'embouchure de la rivière. Ce pont est jeté sur une gorge étroite de 400 ou 500 pieds de largeur seulement, à travers laquelle coulent les eaux du *Saint-John*, qui forment là de véritables rapides et des tourbillons, empêchant la navigation à marée basse.

Entre le niveau de la rivière au-dessus de ces rapides et la baie, il y a une différence de hauteur d'environ 12 pieds. La marée montant de 16 à 18 pieds, il se produit à un certain moment un phénomène curieux : les rapides se manifestent en sens inverse. Cela ne dure que vingt à vingt-cinq minutes, mais alors le passage devient possible et c'est pendant ce court instant que l'effectuent les navires qui ont à remonter le fleuve ou à descendre dans la baie.

Le chenal est ouvert dans des roches de trapp qui ont près de 100 pieds de hauteur et qui, sur la rive droite, sont surmontées d'une vaste construction en briques, servant d'asile pour les aliénés et qu'on aperçoit de presque tous les points de la ville.

Les deux rives, au-dessous du pont, sont couvertes

de scieries et d'immenses trains de bois qui contribuent à donner à l'aspect général beancoup de vie et d'animation.

Le mauvais temps persistant, je renonce à pousser plus loin mes explorations et je rentre à l'hôtel.

Le *Nouveau-Brunswick* fut cédé à l'Angleterre par le traité de 1763. Il offre comme la *Nouvelle-Écosse,* une étendue de côtes considérables pourvues de ports excellents. Ses pêcheries sont une source de revenus très grande et la plus importante avec le commerce des bois et la construction des navires. L'étendue des terres arables est vaste, mais la culture est arriérée. Le climat est un peu plus froid que celui de la *Nouvelle-Écosse* dans la portion qui avoisine la *baie de Fundy;* il est beaucoup plus rigoureux dans le bassin du *Saint-Laurent.*

La capitale de la province est *Fredericton* (7,000 habitants), sur la rivière *Saint-John.* Elle communique par un chemin de fer avec la ville de *Saint-John* dont elle est distante de 70 milles environ.

Ne me trouvant pas au siége du gouvernement, je ne puis avoir sur le *Nouveau-Brunswick,* relativement au système d'éducation en vigueur, les renseignements que j'ai obtenus à cet égard sur les provinces d'*Ontario* de *Québec,* du *Manitoba* et de la *Nouvelle-Écosse;* mais, d'après un rapport de 1873, qui m'a été donné à *Halifax,* je conclus que le système adopté pour les écoles primaires a une grande analogie avec celui de la pro-

vince d'*Ontario*, sur lequel il paraît avoir été en partie calqué.

A cette date, il y avait dans le *Nouveau-Brunswick* 894 écoles primaires fréquentées par environ 40,000 élèves ; 41 écoles supérieures avec 3,000 élèves et 14 écoles d'un ordre plus élevé, avec 900 élèves. Il y avait, en outre, une école normale et une académie, puis divers collèges entretenus par les différentes églises.

---

25 novembre. — A huit heures du matin je prends le *ferry boat* qui me débarque de l'autre côté de la baie, à *Carleton*, où, sur le quai, je trouve le train attendant les voyageurs. Il ne tarde pas à se mettre en marche.

La voie ferrée gravit les hauteurs de *Carleton*, et pendant quelques instants court le long de la côte; puis, tournant brusquement au nord-ouest, elle remonte la vallée du *Saint-John*.

Pendant 3 ou 4 milles, la contrée est ondulée; des grandes prairies, des champs cultivés, des maisons se succèdent sans interruption. Bientôt on arrive en vue du fleuve et on passe à *Fairville*, près du pont suspendu dont j'ai parlé hier, et où il se fait un commerce de bois considérable. Sur le rivage on aperçoit des scieries en grand nombre.

Continuant sa course, le train gravit une série de pentes assez rapides, contourne la *baie du Sud* et arrive à la *Grande baie*. La rivière, en cet endroit, est très large et très belle; ses rives sont hautes et escarpées; on aperçoit à l'est l'entrée de la baie de *Kennebecasis*, qui

peut avoir une largeur moyenne de 2 milles et qui est accessible aux gros navires, loin dans l'intérieur; à l'horizon se dessine une chaîne de collines assez élevées et couvertes d'épaisses forêts. Pendant quelques milles encore le chemin de fer côtoie le rivage le long de cette partie du cours du fleuve qu'on appelle *Long Reach*, puis, laissant le *Saint-John* à l'est, il remonte la vallée du *Nerepis* dans une région abrupte et coupée. Les habitants et les traces de culture deviennent plus rares; cependant, à *Welsford*, on retrouve des prairies de quelque étendue; maïs on ne tarde pas à retomber dans un pays presque désert, où seulement de loin en loin on aperçoit une habitation isolée entourée d'une petite étendue de terres récemment défrichées.

A *Emskillen*, centre d'un commerce de bois assez important, le train s'arrête quelques minutes. La contrée, au delà, pendant 1 mille ou 2, semble plus peuplée. Des maisons en bois, assez jolies, sont bâties dans les plis du terrain, au milieu de champs et de prés qui ont assez bonne apparence.

Puis, nous traversons une longue étendue de terres incultes et déboisées où c'est à peine si, de loin en loin, poussent quelques maigres bouleaux. Une jolie petite rivière, un affluent de l'*Oromocto*, avec un cadre très pittoresque, vient nous surprendre agréablement et nous arrivons à *Fredericton Junction*, où s'embranche la ligne qui mène à la capitale de la province, éloignée de 20 milles environ.

Poursuivant notre route, nous parcourons une région totalement inhabitée, plate, couverte de sapins et de bouleaux dont de larges espaces ont été ravagés par

le feu et dont l'aspect est désolé à l'extrême. Puis, nous voyons les collines reparaître, le terrain devenir très accidenté. A *Harvey Settlement* où le train s'arrête, la contrée a une certaine apparence sauvage qui ne manque pas de grandeur. Le train ne tarde pas à reprendre sa marche.

Nous côtoyons une série de petits lacs qui me rappellent les environs des sources de la *rivière Saint-John*, où j'ai chassé l'hiver dernier, et nous arrivons à *Mac Adam Junction*, après avoir traversé un espace de 5 à 6 milles, littéralement couvert de cailloux de granit arrondis et souvent d'un volume considérable, entre lesquels poussent seulement quelques pins tordus. *A Mac Adam Junction*, deux embranchements se séparent de la ligne principale : l'un se dirige vers le nord ; l'autre, vers la baie de *Passa Maquoddy*, au sud. Le train ne s'y arrête qu'une demi-heure à peine, et à 6 milles au delà traverse la *rivière Sainte-Croix*, qui fait la limite entre le *Nouveau-Brunswick* et les *États-Unis*.

En somme, le *Nouveau-Brunswick* avec ses collines souvent escarpées, couvertes de forêts, avec ses vallées d'une fertilité incontestable, ses grands fleuves, ses innombrables cours d'eau de moindre importance, les milliers de lacs dont il est parsemé à l'intérieur, offre beaucoup plus de ressources qu'on n'est généralement disposé à lui en attribuer. La rapide tournée que je viens de faire dans cette province me confirme dans l'opinion émise à diverses reprises devant moi, par des personnes autorisées, qu'on aurait le plus grand

tort de s'arrêter à l'aspect sauvage et stérile des côtes avec leurs falaises dénudées et les forêts de pins qui les couronnent et semblent n'annoncer qu'un sol pauvre, sans valeur. J'en trouve la preuve dans ce que j'ai vu moi-même l'hiver dernier aux environs des sources du *Saint-John River* et dernièrement dans l'ouest et le sud de la province.

CINQUIÈME PARTIE

TROISIÈME SÉJOUR AUX ÉTATS-UNIS

RETOUR EN EUROPE

I

RETOUR A NEW-YORK. — QUELQUES MOTS SUR LA CONSTITUTION DES ÉTATS-UNIS

25 NOVEMBRE. — 14 DÉCEMBRE

De la frontière du Nouveau-Brunswick à New-York. — Situation politique intérieure. — Examen critique des trois premiers articles de la constitution des États-Unis, concernant le pouvoir législatif, le pouvoir exécutif, le pouvoir judiciaire. Fonctionnement de quelques-uns des rouages administratifs. — Nécessité de nombreuses réformes. — Le caractère des Américains doit faire espérer que la crise actuelle se dénouera pacifiquement.

25-27 novembre. — Après avoir passé la rivière *Sainte-Croix*, en sortant du *Dominion of Canada*, c'est dans l'État du *Maine* que je suis entré. Durant les 35 ou 40 premiers milles, la contrée que traverse la voie ferrée a une analogie très-grande avec la portion du *Nouveau-Brunswick* que j'ai parcourue avant d'atteindre la frontière. C'est à peine si, de temps à autre, on aperçoit un petit village ou un défrichement.

A *Mattawamkeag*, la voie ferrée pénètre dans la vallée du *Penobscot* et suit le cours de cette rivière, le long de laquelle les villages, les prés, les champs, se succèdent presque sans interruption.

Mais le jour baisse, c'est à peine si j'entrevois la jolie

rivière *Passadumkeag*, à son confluent avec le *Penobscot*, et la nuit est venue tout à fait quand j'arrive à *Bangor*, une des villes les plus importantes du *Maine*. C'est pour le commerce des bois et la construction des navires, un des entrepôts les plus considérables de l'Amérique. Sa population est d'environ 20,000 habitants.

Après un arrêt d'une heure, je prends le train de *Boston*. Durant la nuit, je passe à *Augusta* sur le *Kennebec*, la capitale de l'État, et à *Portland* qui en est le principal port commerçant. Peu après avoir quitté cette ville le train sort du *Maine*. Il n'y a dans cet État qu'une petite étendue de terres arables et, en dehors du commerce des bois, les principales sources de revenu sont le bétail et les laines. L'industrie y est nulle.

Nous passons à *Portsmouth*, un des ports militaires des *États-Unis*, dans le *New-Hampshire*, à *Newburyport*, où nous entrons dans le *Massachusetts* et, à six heures du matin, j'arrive à *Boston*.

En raison du jour, un dimanche, je n'en peux repartir qu'à neuf heures du soir, et le lendemain matin je me retrouve à *New-York*.

---

28 novembre-13 décembre. — Dès le jour de mon arrivée, j'ai repris mes anciennes habitudes et le genre de vie que j'avais adopté durant mon dernier séjour ici. Comme alors, partout on me fait l'accueil le plus gracieux et le plus cordial.

La physionomie de *New-York* est en ce moment très-curieuse. Les *États-Unis* sont arrivés à une période de crise intérieure aiguë; les deux partis politiques sont

en lutte ouverte, les républicains et les démocrates, les premiers qui veulent restreindre le pouvoir populaire, les autres qui prétendent au contraire donner au peuple la plus grande part d'autorité possible, tout en sauvegardant l'ordre et les intérêts particuliers et publics. Chacun de ces partis soutient un candidat à la présidence et le résultat de l'élection est douteux encore.

Bien des personnes s'attendent à des événements graves, il en est même qui vont jusqu'à craindre que l'existence des institutions républicaines ne soit en jeu.

A presque toutes les heures de la journée, dans les différents clubs, dans les maisons où je suis invité, je me rencontre avec des gens influents des deux partis, membres du congrès, directeurs et rédacteurs de journaux politiques, etc. N'étant pas intéressé dans la question qui passionne tous les esprits, j'essaie de me rendre un compte exact de la situation.

Le premier lundi de décembre, ainsi que le veut la constitution, c'est-à-dire le 4, cette année, le congrès s'est réuni à *Washington*.

Le 6, conformément encore à la loi, les électeurs à la présidence et à la vice-présidence se sont assemblés dans les divers États, ont déposé leurs votes, dressé les certificats, désigné les messagers et se sont ajournés *sine die*.

Les certificats contre-signés par les gouverneurs des différents États et qui seront transmis au président du Sénat, donnent 185 voix à l'Honorable *Hayes*, le candidat républicain, et 184 à l'Honorable *Tilden*, le candidat démocrate. Mais le parti démocratique est décidé à demander l'annulation du vote de la *Louisiane;* peut-

être aussi demandera-t-il celle des votes de la *Floride* et de la *Caroline du Sud*, en raison de l'intervention illégale du gouvernement fédéral au moment des élections dans ces États.

La Chambre, dont la majorité est démocratique, a même nommé un comité de sept membres pour étudier s'il n'y aurait pas lieu de mettre le général *Grant* en accusation.

Sans prétendre prononcer de quel côté se trouve le droit, ni vouloir préjuger la solution à venir, il me sera assez facile, je crois, de démontrer les vices d'une constitution qui a amené l'état de choses actuel et que pourtant on a si souvent citée comme un modèle du genre. Il me suffira d'un examen critique des trois premiers articles de la constitution qui concernent l'organisation du pouvoir législatif, du pouvoir exécutif et du pouvoir judiciaire, tels qu'ils ont été successivement amendés, et de la façon dont fonctionnent quelques-uns des rouages administratifs.

La constitution, aux États-Unis, a divisé le pouvoir législatif. Il faut reconnaître que ce fut une mesure pleine de sagesse. Nous avons vu en France qu'une assemblée unique, pouvant à son gré promulguer ou abroger les lois, est nécessairement un pouvoir illimité qui, sûrement, devient despotique et tombe dans la tyrannie.

Il y a donc aux États-Unis deux Chambres, la *Chambre des représentants* et le *Sénat*.

La *première* est basée sur le principe de la représentation nationale; mais, chose qui peut nous paraître étrange, les représentants, dans chaque État, sont élus

par les électeurs qui nomment les membres de la Chambre la plus nombreuse de la législature particulière de cet État (1).

Il résulte de cette disposition, et j'ai déjà signalé le même fait au *Canada*, que dans la Chambre fédérale on voit, siégeant côte à côte, des députés issus du suffrage universel et des députés nommés par des électeurs satisfaisant à telles ou telles conditions différentes. Il convient d'ajouter, toutefois, que dans la majorité des cas, la condition de domicile est la seule exigée pour être électeur Fédéral.

Les conditions d'éligibilité sont : avoir vingt-cinq ans, être depuis sept ans citoyen des *États-Unis*, être domicilié dans l'État où se fait l'élection.

La durée du mandat est de deux ans. La représentation est proportionnelle à la population. A l'origine, il devait y avoir un représentant par 30,000 habitants et un recensement décennal devait servir pour faire la répartition. Depuis, diverses lois sont intervenues, et la dernière, celle du 2 février 1872, a fixé le nombre des députés à 292; ce nombre devant, toutefois, s'accroître, pour tout nouvel État entrant dans l'Union, du nombre de représentants attribués à cet État. C'est ainsi qu'aujourd'hui, le *Colorado* ayant été admis dans la confédération, le nombre des députés se trouve porté à 293. La représentation est toujours propor-

(1) La législature particulière de chaque État se compose de deux chambres nommées par le peuple, mais sous des conditions, pour les électeurs, qui peuvent différer suivant les États, conditions de cens par exemple, ou de domicile plus ou moins prolongé. (*Note de l'Auteur.*)

tionnelle à la population et non au nombre des électeurs, et la répartition est toujours réglée d'après les recensements décennaux.

Les représentants ont droit à un traitement fixe de 7,500 $ par an. Il leur est alloué de plus une indemnité de 20 cents par mille, pour venir de leur résidence, la distance étant calculée par la route la plus courte. Le président de la Chambre reçoit un traitement fixe de 10,000 $ par an.

Si des vacances viennent à se produire dans la représentation d'un État, l'autorité exécutive de cet État convoque le corps électoral pour les remplir.

La Chambre choisit son président et ses autres fonctionnaires. Elle seule a le droit d'*impeachment*, c'est-à-dire le pouvoir de mettre en accusation pour cause politique.

Le *Sénat* a été constitué de façon à être aussi permanent que le comporte une institution républicaine. Dans l'esprit des fondateurs de la constitution, il devait personnifier l'esprit de tradition qui a toujours été le grand *desideratum* des républiques démocratiques.

Il y a par État deux sénateurs, élus par la législature de l'État, qui règle la manière dont doit être faite l'élection.

Les conditions d'éligibilité sont : avoir trente ans, être depuis neuf ans citoyen des États-Unis, être au moment de l'élection habitant de l'État où celle-ci a lieu.

Le Sénat se renouvelle par tiers tous les deux ans. Les sénateurs reçoivent le même traitement que les membres de la Chambre fédérale.

Si, entre deux sessions de la législature d'un État, il

se produit une vacance dans les sièges au Sénat pour cet État, le pouvoir exécutif de l'État fait une nomination provisoire.

Le vice-président des États-Unis est président du Sénat, mais il ne vote que dans le cas de partage égal des voix. Le Sénat nomme ses autres fonctionnaires et aussi un président *pro tempore*, qui préside en l'absence du vice-président des États-Unis ou quand celui-ci remplit les fonctions de chef de l'État.

Le Sénat seul a le droit de juger les personnes mises en accusation pour cause politique par la Chambre des députés.

Si c'est le président des États-Unis qui est mis en accusation, les débats sont présidés par le chef de la justice.

Le jugement rendu par le Sénat ne peut avoir d'autre effet que de priver l'accusé de sa place et de le déclarer incapable de remplir à l'avenir quelque fonction politique que ce soit. Condamné, il retombe sous la juridiction ordinaire du jury.

Chaque Chambre fait son règlement, valide l'élection de ses membres.

La majorité de chacune d'elles suffit pour traiter les affaires. C'est le Congrès seul qui propose les lois, les amende et les vote. Il n'a pour tout ce qui touche aux finances, à la guerre, aux relations extérieures, au règlement des intérêts communs, que des pouvoirs déterminés par la constitution.

Le *pouvoir exécutif* est unique. Dès le premier jour, les Américains ont compris que la division du pouvoir exécutif entraînait forcément une divergence entre les

vues et les volontés, un manque de responsabilité, l'impuissance.

Il y a un président et un vice-président. Mais celui-ci ne fait pas partie du cabinet et n'a aucune responsabilité. Il est, comme je l'ai dit, président du Sénat et prend la place du president si celui-ci meurt, ou, pour quelque raison, se trouve empêché.

Le président est élu pour quatre ans et indéfiniment rééligible. Il y a, toutefois, un précédent résultant de la conduite tenue par Washington, qui a, en quelque sorte, modifié la constitution sur ce dernier point et il n'y a pas d'exemple d'un président réélu pour un troisième terme.

Le 4 mars est la date fixée pour l'entrée en fonctions de tout nouveau président.

Les conditions pour être éligible à la présidence ou à la vice-présidence sont d'être né de père et mère Américains, d'être âgé de trente-cinq ans au moins et d'avoir résidé aux États-Unis depuis quatorze ans.

Pour l'élection chaque État nomme de la façon prescrite par sa législature, un nombre d'électeurs choisis tout exprès pour élire le président et le vice-président, égal au nombre total des sénateurs et des députés qui représentent l'État au congrès.

Nul sénateur ou député, nulle personne remplissant une fonction publique, ne peut être nommé électeur.

Il y a aujourd'hui 369 électeurs.

Les électeurs sont désignés dans leurs États respectifs à la fin de la quatrième année du mandat du président en exercice, le mardi qui suit le premier lundi de novembre. Ils votent le premier mercredi de

décembre, dans leurs États respectifs, à l'endroit désigné par la législature de ces États, par scrutin séparé pour la nomination du président et du vice-président, dont un au moins ne doit pas être du même État que les électeurs. Ils dressent un procès-verbal du vote qui est signé, certifié et scellé, puis envoyé au président du Sénat à *Washington*, où il doit être délivré avant le premier mercredi de janvier.

Le dépouillement est fait en présence du Congrès réuni, par le président du Sénat.

Si un candidat réunit la majorité absolue, il est nommé président. Il en est de même, pour le vice-président.

Si aucun candidat pour la présidence n'a réuni la majorité absolue, la Chambre des représentants seule, sans le Sénat, choisit au scrutin le président entre les trois candidats qui ont réuni le plus de voix. Mais pour faire ce choix, les représentants votent par État, un seul vote étant attribué à la représentation de chaque État. Deux tiers au moins des États doivent être représentés par un au moins de leurs membres, et la majorité de tous les Etats est nécessaire.

Pour la vice-présidence, si aucun des candidats n'a réuni la majorité absolue des suffrages, c'est le Sénat qui choisit le vice-président entre les deux candidats qui ont réuni le plus de voix ; deux tiers au moins des sénateurs doivent être présents et la majorité absolue est nécessaire.

Le président reçoit un traitement de 50,000 $, et il a la jouissance de la *Maison Blanche* à *Washington*.

Il prête serment à la constitution avant d'entrer en fonctions.

Le *pouvoir exécutif* a des attributions étendues. En vue des attaques possibles du pouvoir législatif, il est armé du droit de *veto*. Ce *veto* n'est que suspensif de fait, mais on pourrait presque dire qu'il est, en réalité, absolu. Tout *bill*, auquel le président a imposé son *veto*, est renvoyé devant la Chambre et le Sénat, et doit, pour être adopté, réunir les deux tiers des voix dans chacune de ces assemblées.

Le président est commandant en chef de l'armée, des forces navales et de la milice, quand celle-ci est appelée pour le service de l'Union. Il a droit de grâce. Il conclut les traités, mais il faut que ces traités aient été soumis à l'examen et à l'approbation du Sénat et qu'ils aient été acceptés par les deux tiers des sénateurs.

Le président nomme les fonctionnaires publics ; mais, là aussi, d'après la constitution, la sanction du Sénat est nécessaire. Une loi passée le 2 avril 1854 attribue cependant, aux cours de justice et aux chefs des départements, la nomination des employés inférieurs.

Le président est seul responsable, et seul chargé de l'administration. Il nomme les membres de son cabinet. D'après la constitution, il avait aussi seul le droit de révocation, mais ce droit lui a, en quelque sorte, été enlevé par le *tenure office bill*, passé par acte du Congrès le 2 mars 1867, malgré le *veto* du président *Johnson*. En vertu de ce *bill* le président ne peut, entre autres fonctionnaires, révoquer les membres de son cabinet, sans l'assentiment du Sénat.

Le président, en cas de nécessité, peut convoquer le Congrès ou le Sénat. Il ne peut avoir avec les Chambres que des communications écrites.

Le troisième article de la constitution porte sur l'organisation de la *justice fédérale*.

Le *pouvoir judiciaire* est confié à une *cour suprême*, et à des *cours inférieures* que le Congrès peut établir lorsqu'il le juge nécessaire.

La *cour fédérale* peut, le cas échéant, juger si une loi est ou n'est pas contraire à la constitution; il lui est donc attribué un pouvoir politique considérable.

Les autres attributions de la justice fédérale sont de défendre les lois du Congrès, quand elles sont en désaccord avec les lois des États, de juger dans tous les différends où se trouvent engagés les intérêts de la communauté (traités de commerce, contestations où les États-Unis sont partie, etc.), dans les causes concernant deux ou plusieurs États, etc. Mais le jugement de tout crime est déféré au jury.

Le président nomme les juges, mais avec la sanction du Sénat, et ils ne peuvent être destitués que par celui-ci, à la suite d'une mise en accusation émanant de la Chambre des députés.

De ce rapide résumé des trois premiers articles de la constitution des États-Unis, il découle que les trois pouvoirs, législatif, exécutif, judiciaire, séparés en principe, ne le sont pas en fait. Le président est muni d'un droit de *veto* suspensif, qui lui permet de tenir en échec le pouvoir législatif, et, de son côté, le pouvoir judiciaire peut intervenir dans l'exercice de l'autorité législative. D'autre part, le pouvoir législatif peut revendiquer une portion des prérogatives du pouvoir exécutif, puisque la nomination d'un grand nombre de fonctionnaires est soumise à sa sanction.

Cette organisation, qui a été vantée par une foule d'hommes distingués, paraît, au premier abord, satisfaisante pour les esprits les plus prévenus, les trois pouvoirs semblant devoir se modérer mutuellement et aucun ne pouvant prétendre à la prépondérance.

Mais a-t-elle rempli le but pour lequel elle avait été créée? Les États-Unis qui n'ont que cent ans d'existence, temps bien court dans la vie d'un peuple, les États-Unis dont la débilité des institutions est devenue apparente pour quiconque veut ouvrir les yeux, peuvent-ils se glorifier de la forme républicaine démocratique de leur gouvernement?

Évidemment non. Je n'en veux pour preuve que quelques-unes des observations que j'ai relevées durant mon voyage et notées dans ce journal, et l'état de choses actuel.

Tout d'abord, cet état de choses devait fatalement être amené par des causes naturelles. Si, en effet, cet édifice social élevé par un petit nombre d'individus, profondément religieux, mus par les mêmes intérêts, appartenant pour la plupart à une même classe éclairée, doués presque tous d'un grand respect et d'un grand amour pour la liberté individuelle, dans un immense pays presque désert, a pu se maintenir assez longtemps pour faire l'admiration et l'étonnement de bien des esprits, le moment devait arriver où il se trouverait menacé en raison de l'accroissement de la population, et, ce qui en est la conséquence, par suite de l'affaiblissement des croyances, de la diversité des intérêts, de la différence des classes, du niveau irrégulier de l'instruction, du manque chez un plus grand nombre de cet

amour et de ce respect pour la liberté individuelle qui ne devaient plus être que l'apanage de quelques-uns; enfin, par suite de l'étendue considérablement accrue du pays.

Mais, c'est dans la constitution même que résident les autres causes qui ont amené la situation présente, et c'est là ce que je veux essayer d'indiquer.

En premier lieu, la durée du mandat des représentants est trop courte. La Chambre non-seulement ne peut s'établir d'une façon solide, mais n'a même pas le temps matériel pour l'étude des lois qu'elle doit promulguer. De plus, depuis quelques années, on l'a vu en 1872 et 1874, en *Louisiane*, et dans la *Caroline du Sud* cette année, ces élections tendent à devenir une occasion de troubles et de désordres. L'effet en est d'autant plus désastreux pour le pays qu'elles sont plus rapprochées.

Quant au Sénat, le droit en vertu duquel toute nomination par le président est soumise à sa sanction, a dégénéré en abus. Dans un but politique, un but de parti, les places sont devenus une monnaie électorale avec laquelle on achète les électeurs.

Les signataires de la Constitution avaient pensé qu'en nommant les sénateurs pour six ans et le Sénat se renouvelant par tiers tous les deux ans, la première Chambre du pays conserverait son caractère populaire. Mais, par suite de ce trafic des places, de la pression administrative, la moitié au moins des sénateurs sortant sont réélus, d'où il résulte que, depuis que le parti républicain est aux affaires, le renouvellement du Sénat a été presque nul et que cette Chambre est devenue en quelque

sorte une Chambre oligarchique, dont les prétentions croissent tous les jours et dont le pouvoir est devenu dangereux.

Ainsi aujourd'hui elle veut s'arroger le droit de décider seule de la validité des votes pour le président, rejetant le règlement, connu sous le nom de *twenty second joint rule*, qui avait été adopté en 1865 par les deux Chambres, alors que toutes deux étaient républicaines, et en vertu duquel il fallait, pour qu'un vote contesté fût accepté, que les deux Chambres votant sur le fait sans discussion et séparément, fussent consentantes. Il y avait, il est vrai, dans ce mode de procéder un danger grave, puisque évidemment quelques voix de majorité dans l'une des Chambre pouvaient empêcher tout candidat d'obtenir le nombre de suffrages nécessaire et remettait l'élection entre les mains de la Chambre des députés. Mais est-ce là un motif suffisant pour que le Sénat républicain, parce que la Chambre des représentants est aujourd'hui démocratique, sans discussion, déclare qu'il n'entend plus se conformer à ce règlement? Strictement parlant, le Sénat est dans son droit, le *twenty second joint rule* n'étant que le résultat d'un mutuel accord entre les deux Chambres; mais il n'en est pas moins évident que ce refus brutal de s'y conformer dans cette élection n'est dicté que par les intérêts du parti républicain et non par des considérations d'intérêt général.

En somme, le Sénat, constitué dans la pensée des *Washington*, des *Hamilton*, des *Madison*, de tous les patriotes qui ont fondé l'Union, comme la véritable sauvegarde des intérêts du pays contre les entraîne-

ments de la démocratie, a subi une transformation complète. Une réforme radicale devient nécessaire, ou bien on verra se reproduire aux États-Unis ce qui jadis advint à Rome quand le Sénat cessa d'être l'élément régulateur du gouvernement populaire.

Si, maintenant, on considère le Congrès dans son ensemble, on sera obligé de reconnaître que son action s'est peu à peu étendue en dehors des limites que lui imposait la constitution. Celle-ci ne lui accordait, pour tout ce qui est du domaine de la souveraineté législative, que des pouvoirs déterminés. Naturellement, il s'est présenté et il se présente un nombre infini de cas, non prévus, où le Congrès s'est trouvé et se trouve dans la nécessité d'agir. Personne jusqu'ici n'a songé à contester des droits que l'on a bien voulu considérer comme implicites, mais le temps est venu où il n'en sera plus ainsi. Quelle que soit, par exemple, la décision prise par les Chambres au sujet de l'élection présidentielle, il n'est pas douteux que leur compétence sera discutée et cela, on ne saurait le nier, avec quelque apparence de raison.

Si on passe à l'organisation du pouvoir exécutif aux États-Unis, deux grands vices sont apparents : la courte durée du mandat présidentiel et, dans un pays où toute l'administration est dépendante du chef du pouvoir exécutif, la possibilité d'une réélection.

Les inconvénients de la trop courte durée du mandat présidentiel sont si évidents qu'il est inutile de s'y arrêter ; quant à ceux inhérents à la possibilité d'une réélection, aux États-Unis où l'on ne retrouve rien de notre grande organisation administrative dans tous les

services publics, on ne saurait aujourd'hui les contester.

N'a-t-on pas sous les yeux le spectacle lamentable d'un grand nombre de fonctions exigeant des connaissances spéciales, une longue expérience, une probité absolue, confiées le plus souvent à des hommes tarés et qui n'ont pour les recommander que leur foi politique et qui reçoivent ainsi le prix de leurs votes et des votes qu'ils ont pu recueillir?

Washington, *Jefferson* et d'autres encore furent, dès l'origine, opposés à la possibilité d'une réélection et cette opinion a, de nos jours, fait des progrès sensibles en Amérique où elle est partagée par un nombre considérable des hommes marquants du parti démocratique actuel.

La façon dont on procède à présent pour le vote pour la présidence mérite qu'on s'y arrête. Bien qu'elle soit, en apparence, conforme à la lettre de la constitution, elle s'écarte singulièrement de son esprit.

Dès qu'il s'agit de la nomination du président, les agents politiques de chaque parti, les *politicians* s'agitent; il se forme des *conventions* libres, les États s'entendent, on envoie des délégués à un point central et les électeurs chargés de nommer le président ne sont élus qu'à la charge de voter pour telle ou telle personne. Il en résulte que les électeurs nommés, au lieu de faire leur choix librement et suivant l'impulsion de leur conscience, n'ont plus qu'à se soumettre à une sorte de mandat impératif et que le président est, en réalité, élu avant même l'élection.

Les élections ne sont plus qu'une affaire de parti, où se font jour des intrigues et des violences de toutes

sortes; et, comme la constitution se tait sur le mode de compter les votes, on arrive à ce résultat vraiment prodigieux qu'aujourd'hui par exemple, l'élection des candidats à la présidence et à la vice-présidence, puisse dépendre simplement de l'honnêteté de deux hommes de couleur appartenant au comité chargé du relevé des votes dans la *Louisiane*, comité qui, déjà, a été convaincu de fraude dans les élections faites dans cet État, il y a deux ans,— ou du vote de la *Floride*, où le gouverneur s'est attribué le droit de faire le décompte des votes, à l'exclusion du comité chargé du relevé, — ou encore du vote de la *Caroline du Sud*, où le comité chargé du relevé des votes s'est refusé à réviser les récapitulations des votes faites par les scrutateurs des comités, en les comparant avec les *returns* ou les relevés des circonscriptions, qu'il avait entre les mains.

Un grand nombre d'esprit éminents ont déjà cherché des remèdes à cet état de choses. Un sénateur, *M. Morton*, vient de proposer un amendement à la constitution faisant de l'élection du président une élection directe. Chez d'autres personnes, l'idée de la responsabilité ministérielle commence à se faire jour; elles comprennent qu'il n'y a peut-être pas de pays en Europe où il y ait plus de liberté véritable qu'en Amérique; elles sentent que l'homme nommé président dans les conditions actuelles est un véritable autocrate qui, pendant les quatre années où il est au pouvoir, peut gouverner à sa guise, dans un but personnel et sans que personne puisse lui faire obstacle.

Mais, ces modifications nécessaires, comment pourront-elles s'opérer? Régulièrement peut-être et confor-

mément à l'article V de la constitution. Ce qui pourrait le faire espérer, c'est le respect des traditions inné chez la race anglo-saxonne et développé à un degré extrême chez les Américains. Seulement, jusqu'ici, on n'a que rarement osé toucher à l'œuvre des signataires de la constitution et on n'y a apporté que des changements peu importants ; cette fois, les modifications devront être radicales, et, quelle que soit celle par laquelle on débutera, qu'on change, par exemple, le caractère du pouvoir exécutif, on reconnaîtra l'omnipotence parlementaire, et ce sera un précédent qui offrira bien des dangers.

En terminant ce court exposé de l'organisation politique de l'Amérique et des réformes que le sentiment public rendra tôt ou tard nécessaires, il me semble qu'il faut en conclure que les États-Unis actuels ne sont plus la République des premières années et que, suivant une comparaison qui a été faite déjà, cet État démocratique dont le développement gigantesque a fait l'étonnement du monde, ressemble à un de ces arbres à l'apparence vigoureuse, mais qui, ayant plus de branches que de racines, offrent prise à l'ouragan et risquent d'être plus vite renversés que d'autres moins touffus.

Bien des gens, en Europe, et, particulièrement en France, aveuglés par l'esprit de parti, admirent de confiance cette constitution qui semble si parfaite vue de loin ; mais, si, parmi eux, il en est qui veuillent parler en connaissance de cause, que ceux-là lisent l'ouvrage du docteur *Von Holst*. Après avoir démontré les nombreux défauts de la constitution américaine il ajoute, et c'est la meilleure critique qu'on en puisse faire, que

ce n'était qu'en raison même de ces défauts qu'elle avait pu être acceptée et que les républicains et les fédéralistes, les démocrates d'alors, ne s'y étaient décidés que parce qu'elle était faite de manière à être interprétée par chaque parti de la façon qui pourrait lui convenir.

---

14 décembre.— Toute l'attention du pays est concentrée sur le Congrès et les enquêtes qui se poursuivent dans les différents États où les élections sont contestées.

Au Sénat, *M. Edmunds* a proposé un amendement à la constitution en vertu duquel le décompte des votes présidentiels serait confié à la cour suprême. *M. Morton* a combattu cette proposition. Il a répondu, très-justement à mon avis, qu'investir le plus haut tribunal des États-Unis d'un pareil mandat serait lui donner un pouvoir dangereux; que, de plus, il risquerait de perdre de son prestige et de son autorité morale, parce que, dès lors, son indépendance et son impartialité seraient, au moins par quelques-uns, mises en doute. Il a ajouté que cet amendement ne serait qu'un palliatif, le système électoral exigeant une réforme complète.

Les États-Unis sont dans une situation critique. Ce qui les sauvera sans doute, cette fois encore, c'est que, comme en Angleterre, le pays a une tendance à préférer toujours les compromis aux déductions de la logique absolue, cette tendance que *Burke* considérait comme une des grandes qualités du peuple anglais.

La masse veut un arrangement pacifique, pratique, équitable, d'une question où le côté du droit n'est pas très-apparent, et je forme les vœux les plus sincères

pour qu'en face du grand péril national qui menace leur pays, il se trouve assez d'Américains qui sachent imposer silence aux politiciens des deux partis et faire accepter une décision qui ne sera dictée, j'espère, ni par les passions, ni par les intérêts personnels.

II

QUELQUES CHIFFRES DE STATISTIQUE
RETOUR EN FRANCE

15-26 DÉCEMBRE

Dimensions des États-Unis. — Nombre des États et territoires. — Superficie. — Population. — Chemins de fer et télégraphes. — Écoles publiques. — Flotte de commerce. — Dette. — Revenus. — Exportation et importation des marchandises. — Départ de New-York. — Le Britannic. — Rapide traversée. — Retour en France.

15 décembre. — Arrivé au terme de mon séjour aux *États-Unis*, je crois devoir réunir ici quelques chiffres de statistique que j'ai rassemblés durant mon voyage et qui sont le complément naturel de ces notes.

Les États-Unis, dans leur plus grande largeur, de l'Atlantique au Pacifique, ont environ 2,600 milles et dans leur plus grande hauteur, de la frontière nord du *Maine* à *Key-West* en *Floride*, environ 1,600 milles. Ils comprennent : 38 *États*, 9 *territoires organisés* et 2 qui ne le sont pas.

La superficie des Etats est de	1,908,351	milles	carrés
Celle des territoires » »	102,019	»	»
Celle des Cours d'eau et lacs	240,000	»	»
La superficie totale est de	3,250,370	»	»

Les montagnes les plus élevées atteignent une hauteur d'environ 15,000 pieds. Le *Mississipi*, le fleuve le plus considérable, a une longueur de 3,160 milles.

Le chiffre total des habitants est de 38,558,351, sur lesquels il y a une population agricole d'environ 6,000,000 d'individus, une population manufacturière et minière d'environ 3,000,000 d'individus, 1,200,000 commerçants, 1,000,000 de journaliers.

En 1874, il y avait 72,623 milles de chemins de fer en service et 75,000 milles de lignes télégraphiques. Comme les chemins de fer, celles-ci appartiennent à des Compagnies.

D'après le recensement de 1870, il y avait alors 125,059 écoles publiques, fréquentées par 6,228,060 élèves et où l'instruction était donnée par 183,198 professeurs dont 109,024 étaient des femmes.

La flotte de commerce à la fin de l'année fiscale 74-75 se composait de 32,285 bâtiments, jaugeant ensemble 4,853,732 tonnes.

Au 30 juin 1875, la dette était de 2,232,284,531 $. 95.

Les principales sources de revenu sont les droits d'entrée et les impôts indirects, c'est-à-dire les taxes sur les produits fabriqués dans le pays et qui sont tombés tout à fait dans le domaine de la consommation journalière, mais qu'on ne peut classer, cependant, parmi les objets de première nécessité, tels que les alcools, les liqueurs fermentées, les tabacs, etc., et les taxes sur certaines professions; sur les ventes; sur les revenus des individus, des maisons de commerce, des corporations; sur certains objets employés, mais non consommés, etc.

Les impôts directs établis après la guerre de l'indépendance, la guerre de 1812 et la guerre de sécession n'ont pu être maintenus. Malgré cela, il n'y a pas de pays au monde où les impôts soient aussi lourds bien que, depuis 1866, tous les ans, on s'efforce de supprimer ceux qui sont les plus oppressifs.

Les recettes pour l'année fiscale 74-75 ont été de 305,280,049 $; les dépenses, de 291,100,752 $.

Pour la même année, l'exportation des marchandises a été de...................... 540,384,671 $.
l'importation de............. 460,741,190 $.

C'est demain matin, de bonne heure, que je dois quitter *New-York* et l'Amérique, à bord du steamer *Britannic*, de la compagnie du *White star*, sur lequel j'ai retenu mon passage.

Après un grand déjeuner d'adieu qui m'est très aimablement offert par *S. Ward*, un des hommes les plus intelligents et les plus répandus de *New-York*, où il jouit d'une réputation d'esprit méritée, je m'acquitte de mes dernières visites; elles me mènent tard dans la soirée et, à minuit et demi, je me fais conduire à bord du paquebot qui doit appareiller avec la marée à six heures du matin.

---

16 décembre. — Nous sommes déjà en marche depuis une demi-heure quand je monte sur le pont. A huit heures et demie, nous passons à *Sandy Hook*, que j'aperçus pour la première fois, il y a de cela quatorze mois presque jour pour jour.

Bientôt, les côtes se dessinent seulement comme

une ligne noire à l'horizon, et malgré le plaisir que j'éprouve à penser que dans douze jours ou treize au plus, je devrai être de retour en France, je vois avec un vif sentiment de peine disparaître et se perdre dans la mer cette terre d'Amérique où j'ai été comblé de tant d'amitiés et de prévenances de toutes sortes.

Le *Britannic* est un magnifique steamer qui est tout à fait découpé comme un yacht. Sa longueur est de 468 pieds et son bau de 45 pieds. Il jauge 5,004 tonneaux et sa machine est de 5,000 chevaux-vapeur. Dans ses quatre derniers voyages, de *Queenstown* à *New-York* et *vice versa*, il a toujours mis moins de huit jours.

L'aménagement intérieur est parfait, les cabines sont excellentes; partout règne une propreté méticuleuse.

Après m'être promené quelques instants sur le pont avec le capitaine, *M. Thompson*, un marin des plus expérimentés, doublé d'un homme du monde charmant, je descends déjeuner et je me trouve côte à côte avec *M. E. Riggs*, un Américain depuis longtemps établi à Paris et que j'y ai vu, et un juge de *New-York*, *M. Hutchings*, avec lequel je fais connaissance. La cuisine est remarquablement bonne et la traversée s'annonce agréable décidément.

Nous avons le vent pour nous et nous allons avec une vitesse moyenne de 16 à 17 nœuds.

17 décembre. — Le temps est gris et plutôt froid, la mer houleuse; mais nous continuons à bien marcher.

Sur le pont peu de monde; la plupart des passagers restent installés dans le salon où ils lisent, jouent, causent ou dorment. A cette époque de l'année, il n'y

a, sur aucun des paquebots, d'encombrement à redouter, ce qui est un avantage inappréciable.

Je suis assis à table, avec *MM. Riggs* et *Hutchings*, à côté du capitaine *Thompson*, dont la bonne humeur ne se dément pas un instant; quant à mes voisins, leur verve est intarissable; en face de nous, se trouvent un capitaine au long cours et sa femme, qui complètent très agréablement notre petit groupe. Nos repas sont pleins de gaieté et d'entrain.

18 décembre. — Hier, à midi, nous avions fait 428 nœuds; aujourd'hui, à la même heure, nous en avons fait 381 de plus, ce qui nous donne, pour ces dernières vingt-quatre heures, une vitesse moyenne de 15,87 nœuds par heure. Le temps est superbe, mais plus froid.

19-20 décembre.— Le *Britannic* suit la route indiquée par le lieutenant *Maury;* dans la nuit du 18 au 19, nous sommes passés à hauteur du banc de *Terre-Neuve;* le froid est devenu plus pénétrant; puis, le soir, est survenu un grain qui, peu après, a fait place à une forte brise. Quand, le lendemain matin, j'ai voulu monter sur le pont, j'ai été accueilli par des rafales de pluie et je me suis hâté de regagner le salon.

Hier, nous avons fait 372 nœuds et 373 aujourd'hui.

21 décembre. — Légère pluie le matin; à midi, le temps se lève et se maintient dnrant le reste de la journée.

La marche du paquebot est toujours excellente. — Parcouru 374 nœuds. — Tout le monde est en proie à une vive surexcitation et de nombreux paris s'engagent sur la vitesse qui sera atteinte dans la journée. On en connaîtra le résultat demain quand les officiers

auront fait le point. Il paraît probable que notre traversée sera la plus rapide qui ait été encore effectuée jusqu'ici.

22 décembre. — Très gros temps. En dépit des grains qui se succèdent accompagnés de grêle, notre marche n'en souffre pas, au contraire. Nous avons fait 382 nœuds depuis hier.

23 décembre. — Le ciel, légèrement couvert dans la matinée, s'éclaircit vers midi. — Fait 374 nœuds. — L'excitation devient générale; à moins d'accident, notre traversée, nous en avons l'assurance maintenant, n'aura jamais eu d'égale comme rapidité.

Tout le monde est enchanté, et, le soir, on organise un concert qui est suivi d'une collecte dont le produit, sur la proposition du capitaine *Thompson*, sera versé entre les mains du comité chargé de venir au secours des malheureuses victimes de l'incendie qui a détruit il y a quelques jours le théâtre de *Brooklyn.*

24 décembre. — A deux heures du matin, nous sommes arrivés à *Queenstown*, ayant fait la traversée en 7 jours 12 heures 41 minutes, vitesse qui n'a jamais été égalée jusqu'ici et battant de deux heures et demie le *Germanic*, qui avait fait la traversée la plus rapide encore connue. Les passagers ouvrent une souscription pour offrir au capitaine *Thompson* un souvenir de ce fait désormais historique dans les annales maritimes.

A sept heures du soir, nous débarquons à *Liverpool*, saluant en quittant le bord, de trois *cheers*, le beau navire qui nous a amenés.

Je me fais conduire immédiatement à la gare avec *Riggs*, et, après un léger souper, nous partons pour *Londres.*

25-26 décembre. — Nous arrivons à *Londres* à six heures et demie du matin et mon compagnon de voyage se fait de suite mener à la gare de Douvres. Il sera à Paris ce soir, c'est-à-dire neuf jours et demi après avoir quitté *New-York!*

Quant à moi, je suis retenu à *Londres* pour diverses raisons jusqu'au 26 au soir. A huit heures vingt-cinq minutes, je prends aussi, à mon tour, le train en route pour la France.

27 décembre. — A minuit et demi, je mets le pied sur le sol natal et, à sept heures et demie du matin, je rentre dans ce *Paris*, que j'ai quitté il y a exactement quinze mois moins quatre jours, le 1er octobre 1875.

FIN DU SECOND VOLUME



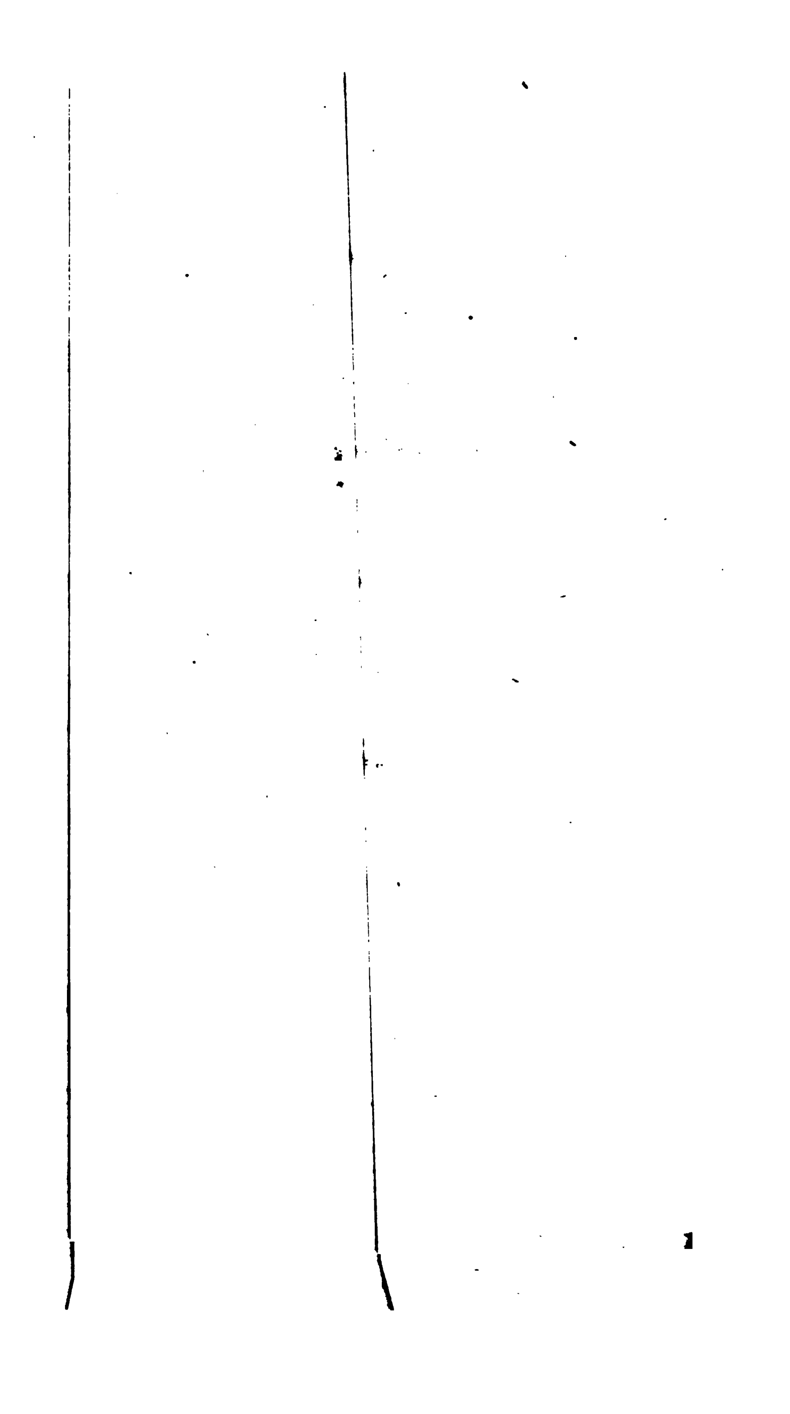




TABLE DES MATIÈRES

TROISIÈME PARTIE

DEUXIÈME SÉJOUR AUX ÉTATS-UNIS

I

DE TORONTO A SAINT-LOUIS ET A LA NOUVELLE-ORLÉANS

7-13 AVRIL

Pages.

Départ de Toronto. — Buffalo. — Cleveland. — Indianopolis. — Court séjour à Saint-Louis. — Avantages des wagons américains. — Passage de l'Ohio. — Le cours du Mississippi. — Le Kentucky. — Le Tennessee. — Le Mississippi. — Entrée en Louisiane. — Arrivée à la Nouvelle-Orléans. — Victime d'une bande de grecs. — Où les institutions républicaines ne sont pas en cause, mais de la perversion de ces institutions. — Aspect général de la Nouvelle-Orléans.. 3

II

TROIS SEMAINES A LA NOUVELLE-ORLÉANS

14 AVRIL — 3 MAI

Carrolton. — Le lac Ponchartrain. — Courses du printemps. — Le marché français à la Nouvelle-Orléans. — Chasse dans l'intérieur. — La société. — Situation politique de la Louisiane. — Le coton. — Martha Washington tea party. — Les cimetières. — Chasse aux alligators. — Courses de mules. — De la corruption dans les services publics aux États-Unis. — Visite à une plantation de cannes à sucre. — Quelques généralités sur la Louisiane.. 23

III

DE LA NOUVELLE-ORLÉANS A JACKSONVILLE LA FLORIDE

4-12 MAI

Pages.

Mobile. — Montgomery. — L'État de l'Alabama. — Un train de plaisir. — Le sud-ouest de la Georgie. — Arrivée en Floride. — Jacksonville. — Chasse dans l'intérieur. — Saint-John's River. — Saint-Augustine. — Les plantations d'orangers. — Quelques mots sur la Floride et sa situation politique.................... 50

IV

DE JACKSONVILLE A NEW-YORK

13-22 MAI

Savannah. — Visite à une rizière avec le général Johnston. — Charleston. — La Caroline du Sud et sa situation politique. — Aspect de la Caroline du Nord dans la portion que je traverse. — Richmond. — De la Virginie et du rôle qu'elle a joué dans l'histoire des États-Unis.. 70

V

SÉJOUR A NEW-YORK L'EXPOSITION DE PHILADELPHIE — WEST-POINT

23 MAI — 16 JUIN

Les travaux du Hell Gate. — Opinion d'un Américain sur la guerre dans les Blacks Hills. — Visite à une habitation sur les bords de la rivière d'Hudson. — Les bâtiments de l'exposition de Philadelphie et l'exposition elle-même. — Visite à l'académie militaire de West-Point. — Organisation de cette école. — Quelques mots sur l'armée des États-Unis.. 92

VI

SÉJOUR A NEW-YORK ET DANS LONG-ISLAND

17 JUIN — 1er JUILLET

Imprimeries de la maison Harper frères et du *New-York Herold*. — La bibliothèque Astor. — Quelques mots sur l'origine des conventions pour faire choix d'un candidat à la présidence. — Visite à New-Haven, dans Long-Island................................ 113

VII

NEWPORT — BOSTON — PROVIDENCE

3-19 JUILLET

Pages.

De New-York à Newport. — La mort du général Custer. — De Newport à Boston. — Boston. — Cambridge. — Visite à M. R. H. Dana. — Visite au poète Longfellow. — Retour à Newport. — Providence. — La compagnie Gorham. — Une filature. — La vie à Newport... 129

VIII

DE NEWPORT A SARATOGA, BUFFALO, OIL-CITY ET PITTSBURGH

20-31 JUILLET

De Newport à Burlington. — Le lac Champlain et le lac George. — Sarotoga. — L'existence dans cette ville. — Quelques mots sur Buffalo. — Le Oil Region. — Oil City. — Exploitation du pétrole et la Raffinerie impériale. — Pittsburgh. — L'établissement de Park Bro. et C°. — Les flottilles qui font le transport du charbon. — La prospérité commerciale, industrielle et minière des États-Unis est plus apparente que réelle............................ 153

IX

DE CHICAGO A HANCOCK SUR LE LAC SUPÉRIEUR

1er-10 AOUT

Trois jours à Chicago. — Le Wisconsin. — Le Michigan. — Le lac Supérieur. — La région du cuivre et les mines d'Hécla et de Calumet. — Duluth et les dalles Saint-Louis. — Le Minnesota. — Navigation sur la rivière Rouge du Nord. — Le Dakota. — Pembina.. 176

QUATRIÈME PARTIE

DEUXIÈME SÉJOUR AU CANADA

I

LE MANITOBA

10 AOUT - 7 SEPTEMBRE

Pages.

Arrivée au fort Garry. — La ville de Winnipeg. — Quelques mots sur la Compagnie d'Hudson. — Les Indiens du Nord-Ouest. — Le collège protestant de Winnipeg. — Notes météorologiques. — Les métis. — Le pénitencier du Stone Fort. — Départ pour l'intérieur. — Un chef Chippeway. — Épisodes de chasse. — Les Monts Pembina. — Établissements mennonites. — Égarés dans les marais. — Nous soupons grâce à mon lasso. — Retour à Winnipeg. — Deux recettes de remèdes indiens. — Départ pour le lac Manitoba. — La mission Saint-Laurent. — Les train dogs. — Du chiffre restreint de la population aborigène. — Le lac Manitoba. — Oak Point. — Journée fatigante. — Arrivée au Stone Fort. — Quelques détails relatifs au Manitoba................. 195

II

DU STONE FORT, SUR LA RIVIÈRE ROUGE AU FORT FRANCIS, SUR LA RIVIÈRE DES PLUIES

8-30 SEPTEMBRE

Le Selkirk settlement. — Le lac Winnipeg. — Le fort Alexandre. — Voyage sur la rivière Winnipeg. — Les Silver Falls. — Le lac Bonnet. — Une aurore boréale. — La Barriere Fall. — Le Slave Fall. — La mission protestante d'Islington. — Le Great Discharge. — Le lac des Bois. — Difficultés pour former un nouvel équipage. — Emplacement de la future capitale du territoire de Keewatin. — La traversée du lac des Bois. — Plus de bonheur que de sagesse. — Le Rainy River. — Arrivée au fort Francis.. 239

III

DU FORT FRANCIS AU LAC SUPÉRIEUR

30 SEPTEMBRE - 21 OCTOBRE

Pages

Les locks du Rainy River et le village autour du fort Francis. — Le Dawson Route. — Le Rainay Lake. — Kettle Fall. — Les lacs Nameaukan et Neqaaquon. — La rivière Maligne. — Le Sturgeon Lake. — Les lacs Kaogassikok et Windegcostigon. — La croix solitaire du Nord-Ouest. — Séjour au portage Brûlé. — Navigation dangereuse. — Le lac des Mille lacs. — La ligne de partage des eaux entre le bassin du lac Supérieur et celui de la baie d'Hudson. — Les lacs Kasheboine et Shebandowan. — Nous inaugurons la ligne du Canada Pacific. — Arrivée au Prince Arthur's Landing....... 287

IV

DU PRINCE ARTHUR'S LANDING A RIVIÈRE DU LOUP LE SAGUENAY

22 OCTOBRE - 16 NOVEMBRE

Prince Arthur's Landing et ses environs. — Silver Islet. — Les côtes nord du lac Supérieur. — Le canal et les rapides du Sault Sainte-Marie. — La rivière Sainte-Marie — Le lac Huron. — Arrivée à Sarnia. — Courts séjour à Toronto, Ottawa, Montréal, Québec. — Les coves du cap Rouge. — Un bain involontaire. — La baie de Ha ! Ha ! — Chicoutimi. — Le cours inférieur du Saguenay. — Retour à Rivière-du-Loup....... 317

V

DE RIVIÈRE DU LOUP A HALIFAX, SAINT-JOHN ET LA FRONTIÈRE DU CANADA

17-25 NOVEMBRE

Aspect de la contrée de Rivière-du-Loup à Moncton. — La marée dans le Petitcodiac. — De Moncton à Halifax. — La ville de Halifax et les ouvrages de défense du port. — Quelques mots sur la Nouvelle-Écosse. — Avenir de l'industrie du fer et système d'éducation dans la Nouvelle-Écosse. — Saint-John dans le Nouveau-Brunswick. — Phénomène qui se produit à l'entrée de la rivière au moment de la marée. — L'éducation publique dans le Nouveau-Brunswick. — De Saint-John à la frontière des États-Unis. — Quelques mots sur le Nouveau-Brunswick. 341

CINQUIÈME PARTIE

TROISIÈME SÉJOUR AUX ÉTATS-UNIS

Retour en Europe

I

RETOUR A NEW-YORK — QUELQUES MOTS SUR LA CONSTITUTION DES ÉTATS-UNIS

25 NOVEMBRE — 14 DÉCEMBRE

Pages.

De la frontière du Nouveau-Brunswick à New-York. — Situation politique intérieure. — Examen critique des trois premiers articles de la constitution des États-Unis, concernant le pouvoir législatif, le pouvoir exécutif, le pouvoir judiciaire. Fonctionnement de quelques-uns des rouages administratifs. — Nécessité de nombreuses réformes. — Le caractère des Américains doit faire espérer que la crise actuelle se dénouera pacifiquement...... 363

II

QUELQUES CHIFFRES DE STATISTIQUE RETOUR EN FRANCE

15-26 DÉCEMBRE

Dimensions des États-Unis. — Nombre des États et des Territoires. — Superficie. — Population. — Chemins de fer et télégraphes. — Écoles publiques. — Flotte de commerce. — Dette. — Revenus. — Exportation et importation des marchandises. — Départ de New-York. — Le Britannic. — Rapide traversée. — Retour en France.. 383

CARTE DES ITINÉRAIRES PARCOURUS.................................. 391

FIN

Paris.— Typographie A. Quantin, 7, rue Saint-Benoit.

ERRATA DU TOME Ier

—

Tableau de Conversion :

Au-dessous de Poids, *lire* Once = 28,3495 grammes.

Page 24, ligne 1, *au lieu de :* suivrons les bords en quittant Albany, le *Delaware* que... ; *lire* : suivrons les bords en quittant Albany. La portion sud-ouest de l'État est arrosée par le *Delaware* que...

Page 34, ligne 6 (du bas), *au lieu de :* une population de 661,951 habitants ; *lire :* une population de 641,951 habitants...

Page 34, ligne 10 (du bas) et quelques autres endroits, *au lieu de :* Mississipi ; *lire :* Mississippi.

Page 35, ligne 8 (du bas), *au lieu de :* Groenebaum ; *lire :* Greenbaum.

Page 48, ligne 7 et divers autres endroits, *au lieu de :* Pittsburgh ; *lire :* Pittsburg.

Page 50 (au bas), *au lieu de :* 843,666 ; *lire :* 843,966.

Page 51 (en haut à droite), *au lieu de* : 64,636 ; *lire :* 64,936.

Page 51, ligne 5 (du bas), *au lieu de :* 1878 ; *lire :* 1873.

Page 51, ligne 2 (du bas), *au lieu de :* 93,459 ; *lire :* 92,459.

Page 52, ligne 10 (du bas), *au lieu de :* 1875 ; *lire :* 1873.

Page 53, ligne 5, *au lieu de :* 545,237 ; *lire :* 545,257.

Page 54, ligne 12, *au lieu de :* 97 centiares ; *lire :* 47 centiares.

Page 56, ligne 4, *au lieu de :* 26,764,622 ; *lire :* 29,764,622.

Page 59, ligne 3 (du bas), *au lieu de :* M. L. Sullivan ; *lire :* M. L. Sullivant.

Page 60, ligne 1 (du bas), *au lieu de :* Plate du Nord ; *lire :* Platte du Nord.

